

2353a.

Formel

IV N. 18

Sammelaften

BETRIEBSRESULTATE

7 D. 646.

(11)

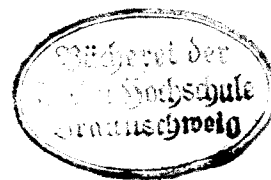
DER

HERZOGLICH BRAUNSCHWEIGISCHEN

EISENBAHNEN

VOM

JAHRE 1867.



2353a.

UB Braunschweig

84



10279-462-5



BETRIEBSRESULTATE

DER

HERZOGLICH BRAUNSCHWEIGISCHEN

EISENBAHNEN

VOM

JAHRE 1867.

VERÖFFENTLICHT

DURCH DIE

HERZOGLICH BRAUNSCHWEIG-LÜNEBURGISCHE EISENBAHN- UND POST-DIRECTION.



D. III 710.3.

BRAUNSCHWEIG,

DRUCK UND PAPIER VON FRIEDRICH VIEWEG UND SOHN.

1868.

Inhaltsverzeichnis.

Tabelle	I. Bahnbeschreibung	Seite	3 bis 7
"	II. Beschreibung des Oberbaues	"	8 „ 21
"	III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen	"	22 „ 27
"	IV. Bestand der Locomotiven und Tender	"	28 „ 31
"	IVa. Nachweisung der unbrauchbar gewordenen und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven	"	30 u. 31
"	V. Bestand der Wagen	"	32 bis 34
"	VI. Anlage-Capital	"	35 „ 39
"	VII. Beamten- und Arbeiter-Personal	"	40 u. 41
"	VIII. Leistungen der Locomotiven	"	42 bis 45
"	IX. Leistungen der Wagen	"	46 „ 48
"	X. Personen- und Güter-Frequenz	"	49 „ 51
"	XI. Massen-Frequenz	"	52 u. 53
"	XII. Uebersicht vom Personen-Verkehre	"	54 bis 56
"	XIII. Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre	"	57 „ 65
"	XIV. Leistungen des elektro-magnetischen Telegraphen	"	66 u. 67
"	XV. Einnahme	"	68 u. 69
"	XVI. Ausgabe. Anhang zu Tabelle XVI.	"	70 bis 73
"	XVII. Abrechnung	"	74 bis 75
"	XVIII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender	"	76
"	XIX. Unterhaltung der Wagen	"	77
"	XX. Betriebsverhältnisse seit Erbauung der Bahnen	"	78 u. 79
"	XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt für das Eisenbahn-Personal	"	80
"	XXII. Maasse, Gewichte und Münzen	"	81 u. 82



I.

B a h n b e s c h r e i b u n g

am Ende des Jahres 1867.

Bahnbeschreibung am

Haupt- richtung der Bahn.	Zwischenlängen		Mit Bezug auf die Meilen- steine		Länge		Doppelgleis.	Nebengleise		Neigungsverhältnisse.										Richtungsver- hältnisse.		
										Länge			Erhebung	Senkung	Mittlere Steigung	Mittleres Gefälle	Maximum		Länge		Kleinsten Radius der Curven.	
	von der Station	nach der Station						für den Tarif ab- gerundet.	genau.	auf dem Bahnhofs	Meilen	horizontal.					in Steigungen.	in Gefällen.	zwischen den End- punkten.	zwischen den End- punkten.		der Steigung	des Gefälles.	in gerader Linie.	in Curven.
	von	bis	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.		Meil.	Meil.	Meil.	Fuss.	Fuss.	der Steigung	des Gefälles.	Meil.	Meil.	Ruth.					
	Nro.	Nro.																				
Braunschweig- Hannover.	Braunschweig	Vechede	0,00	1,89	2	1,89	1,75	Vechede	0,182	0,193	1,173	0,524	32,53	—	1/1510	—	1/360	1/500	0,89	1,00	400	
	Vechede	Landesgrenze	1,89	2,506	1/2	0,616	0,616	—	—	0,181	0,143	0,202	—	14,63	—	1/1095	1/360	1/424	0,616	—	—	
	Braunschweig	Landesgrenze	0,00	2,506	2 1/2	2,506	2,366	—	0,182	0,374	1,316	0,816	17,9	—	1/3639	—	1/360	1/424	1,506	1,00	400	
Braunschweig- Magdeburg.	Braunschweig	Wolfenbüttel	0,00	1,58	1 1/2	1,58	1,58	Braunschweig b. d. Privatanlagen	2,58 0,366	—	1,56	0,02	23,06	—	1/1781	—	1/790	1/831	1,22	0,36	231,48	
	Wolfenbüttel	Schöppenstedt	1,58	3,98	2 1/2	2,40	2,40	Wolfenbüttel d. Spinnerei b. Wol- fenbüttel gehörend bei Wendessen der Zuckerfabrik gehör.	0,414 0,054 0,034	—	2,13	0,06	88,29	—	1/707	—	1/400	1/834	1,275	1,125	231,48	
	Schöppenstedt	Jerxheim	3,98	5,66	1 3/4	1,68	1,68	Schöppenstedt b. d. Zucker- und Spiritusfabrik das. b. der Zuckerfabrik Watenstedt	0,134 0,034 0,039	0,21	0,22	1,35	—	63,36	—	1/691	1/520	1/380	0,917	0,763	400	
	Jerxheim	Wegersleben	5,66	7,62	2	1,96	1,96	Jerxheim d. Zuckerfab. geh. b. Gunzleben	0,382 0,029 0,026	0,11	0,10	1,28	—	16,84	—	1/3026	1/7880	1/720	1,732	0,228	600	
	Wegersleben	Oschersleben	7,62	8,89	1 1/4	1,27	1,27	Oschersleben	0,152 0,542	0,58 0,62	0,36 0,29	12,8	—	1/2580	—	1/400	1/468	0,968	0,302	500		
	Braunschweig	Oschersleben	0,00	8,89	9	8,89	8,89	—	4,786	1,52	4,37	3,00	43,95	—	1/5259	—	1/403	1/380	6,112	2,778	231,48	
Jerxheim- Helmstedt.	Jerxheim	Söllingen	5,66	6,32	3/4	0,66	—	Söllingen	0,071	0,146	0,514	—	43,33	—	1/398	—	1/200	—	0,359	0,301	200	
	Söllingen	Schöningen	6,32	7,08	3/4	0,76	—	Schöningen	0,254	0,15	0,61	—	52,11	—	1/379	—	1/200	—	0,465	0,295	300	
	Schöningen	Büddenstedt	7,08	7,67	3/4	0,59	—	Büddenstedt	0,068	0,406	0,135	0,049	16,0	—	1/159	—	1/185	$\frac{1}{426\frac{2}{3}}$	0,429	0,161	200	
	Büddenstedt	Helmstedt	7,67	8,61	3/4	0,94	—	Helmstedt	0,218	0,405	0,555	—	71,0	—	1/344	—	1/185	—	0,55	0,39	150	
	Jerxheim	Helmstedt	5,66	8,61	3	2,95	—	—	0,611	1,106	1,795	0,049	182,44	—	1/423	—	1/185	$\frac{1}{426\frac{2}{3}}$	1,803	1,147	150	
Jerxheim- Helmstedt.	Büddenstedt	Trendelbusch	7,636	8,042	1 1/2	0,406	—	Trendelbusch	0,04	0,067	0,339	—	52,5	—	1/201	—	1/120	—	0,321	0,085	100	
Braunschweig- Harzburg.	Wolfenbüttel	Börssum	1,53	3,20	1 3/4	1,62	—	Börssum b. Hedwigsburg der Zuckerfabrik das. gehörend	0,273 0,097 0,042	0,558	0,626	0,436	27,89	—	1/1110	—	1/248	1/310	0,954	0,666	231,48	
	Börssum	Schladen	3,20	3,80	3/4	0,60	—	Schladen	0,098	0,126	0,474	—	27,58	—	1/566	—	1/303	—	0,60	—	—	
	Schladen	Vienenburg	3,80	5,00	1	1,20	—	Vienenburg	0,207	0,022	1,178	—	153,79	—	1/203	—	1/140	—	0,662	0,538	225	
	Vienenburg	Harzburg	5,00	6,08	1	1,08	—	Harzburg b. d. Mathildenhütte	0,316 0,049	—	1,08	—	352,48	—	1/797	—	1/53	—	0,71	0,37	225	
	Wolfenbüttel	Harzburg	1,58	6,08	4 1/2	4,50	—	—	1,082	0,706	3,358	0,436	561,74	—	1/208	—	1/53	1/310	2,926	1,574	225	

Ende des Jahres 1867.

Niveauverhältnisse.							Brücken und Canäle				Uebergangswerke.					Wärter- stationen.					Telegraphen.			Eröffnung		Bemer- kungen.		
Länge			Mittlere Höhe der Dämme.	Mittlere Tiefe der Einschnitte.	Maximum		unter | neben der Bahn				Anzahl der Ueber- gänge					Anzahl der			Anzahl der			des ersten Gleises.	des zweiten Gleises.					
in der ungefähren Höhe des natürli- chen Bodens.	in Dämmen über 1 Fuss Höhe.	in Einschnitten über 1 Fuss Tiefe.			Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	a. von und über 12 Fuss Weite, b. unter 12 Fuss Weite.				oberhalb der Bahn (Viaducte).	unterhalb der Bahn (Brückenthore *).	im Niveau			Weichenwärter.	Bahn- u. Uebergangs- wärter.	Wärterhäuser.	Schlagbäume.			Warnungspfähle.	Telegraphen.		draht- leitungen	Glockenwerke.
									Anzahl der- selben.	Gesamtweite. Fuss	Anzahl der- selben.	Gesamtweite. Fuss			Ueberfahren.	Uebertriften.	Uebergänge.											
M. eil.	Meil.	Meil.	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Anzahl der- selben.	Gesamtweite. Fuss	Anzahl der- selben.	Gesamtweite. Fuss																		
0,173	1,424	0,293	4,8	6,4	15,5	10,0	{a. 2 b. 13}	32 51 1/3	1 12	15,5 } 16 1/6 }	—	—	19	—	2	2	10	12	39	8	14	3	14	} Nord- lich 19. Mai 1844.	Südlich 6. Aug. 1847.	*) Die Brücken- thore sind mit ihrer Weite auch unter den Brücken auf- geführt.		
0,095	0,485	0,036	4,5	2,5	9,0	4,5	{a. — b. 4}	— 1 1/2	— 3	— 4 }	—	—	7	—	—	1	3	4	14	4	4	3	4					
0,268	1,909	0,329	4,7	6,0	15,5	10,0	{a. 2 b. 17}	32 64 5/6	1 15	15,5 } 20 1/6 }	—	—	26	—	2	3	13	16	53	12	18	3	18					
0,198	0,888	0,494	4,03	4,54	7,5	17,0	{a. 2 b. 26}	126 88	5 6	338 } 11 1/2 }	1	—	14	2	—	12	12	22	26	11	16	6	14	1. Debr. 1838.	Oestlich 15. Oct. 1844.	1) Incl. der Ne- bengleise vor Oschersleben. Im südlichen Hauptgleise beginnt b. s. 876 bereits d. M. H. Gleis. 2) Zwischen Braunschweig u. Wolfenbüt- tel 6 Leitun- gen. 3) Die Bahn ist nur für den Transport von Braunkohlen von der herr- schaftlichen Grube Tren- delbusch be- stimmt. 4) Eine 3. Lei- tung zwischen dem Stations- gebäude u. den Bahnhofgren- zen bei Vie- nenburg zur Verbindung mit der Königl. Preussischen Linie nach Göttingen. 5) Zwischen Wolfenbüttel u. Borsum 4, sowie zwischen d. Station Vie- nenburg u. der Bahnhofgren- ze daselbst 3 Leitungen. 6) Vom 22. Aug. 1840 bis 31. Oct. 1841 hat zwi- schen diesen beiden Station- en eine Be- förderung mit- telst gewöhn- licher Fuhr- werke stattge- funden. 7) Mit Pferden. 8) Mit Locomo- tiven.		
0,093	1,945	0,362	4,78	4,90	14,0	23,0	{a. 8 b. 26}	356 3/4 120 1/2	3 27	37 1/3 } 36 }	—	—	34	—	6	6	17	23	44	20	20	3	21					
0,086	1,268	0,336	5,62	3,52	11,0	8,25	{a. 3 b. 18}	42 56 5/12	— 14	— 26 5/6 }	—	—	15	—	—	2	10	12	25	11	12	3	12					
0,095	1,77	0,095	5,26	2,00	8,0	4,5	{a. 2 5 b. 23}	64 110 3/4	1 16	15 } 49 5/6 }	—	—	25	—	2	3	10	12	19	20	12	3	13					
0,03	1,026	0,214	5,34	9,01	7,0	18,1	{a. — b. 9}	— 55 1/2	— 19	— 49 1/6 }	—	—	12	—	—	5	9	13	16	11	12	3	11					
0,502	6,887	1,501	5,05	4,87	14,0	23,0	{a. 18 b. 102}	588 3/4 431 1/6	9 82	390 1/3 } 173 1/4 }	1	—	100	2	8	28	58	82	130	73	72	32	71					
0,105	0,24	0,315	4,53	15,03	34,63	26,55	{a. 1 b. 3}	18 5	— 8	— 16 1/12 }	—	1	3	—	2	1	4	5	10	5	7	2	7					
0,02	0,518	0,222	18,08	17,86	34,63	42,53	{a. 6 b. 3}	147 20	— 17	— 31 }	—	7	5	—	—	2	5	7	10	9	7	2	7					
—	0,303	0,287	9,09	5,39	34,53	14,39	{a. 2 b. 5}	42 17 1/6	— 17	— 44 2/3 }	—	1	7	—	—	2	4	6	14	15	5	2	6					
0,127	0,473	0,34	11,18	11,23	48,23	26,75	{a. — b. 11}	— 37 1/2	— 13	— 29 }	—	—	13	—	—	3	8	10	26	31	10	2	10					
0,252	1,534	1,164	12,06	12,08	48,23	42,53	{a. 9 b. 22}	207 79 2/3	— 55	— 120 3/4 }	2	9	28	—	2	8	21	28	60	60	29	2	30					
0,032	0,157	0,217	6,48	6,55	17,9	19,4	{a. — b. 4}	— 7	— 2	— 21 1/2 }	—	—	3	—	—	—	1	1	6	6	1	—	—	1. Octbr. 1864 *).	22. Aug. 1840.	31. Octbr. 1841 *)	10. Au- gust (1849 ?).	8. Nov. 1843 *).
0,082	1,133	0,405	6,47	9,9	11	22 1/4	{a. 15 b. 7}	616 37 3/4	— 8	— 14 1/2 }	1	—	28	2	6	2	10	11	43	21	14	4	14					
0,065	0,585	—	4,28	—	6 1/4	—	{a. 1 b. 2}	16 3	— 4	— 4 5/6 }	—	—	5	1	—	2	3	5	13	4	5	2	6					
0,015	1,114	0,071	4,36	3,91	7	24	{a. 5 b. 4}	630 3/4 8	— 9	— 18 1/2 }	—	—	15	—	—	2	10	12	30	9	12	2	13					
0,275	0,750	0,055	3,33	3,58	12	5	{a. 3 b. 17}	78 75 1/2	— 14	24 } 18 2/3 }	—	—	22	—	—	3	8	10	30	12	10	24)	10					
0,437	3,532	0,531	4,81	8,44	12	24	{a. 24 b. 30}	1340 3/4 124 1/4	1 35	24 } 56 1/2 }	1	—	70	3	6	9	31	38	116	46	41	25)	43					

es Jahres 1867 (Fortsetzung).

Niveauverhältnisse.							Brücken und Canäle unter | neben der Bahn				Uebergangswerke.				Wärter- stationen.					Telegraphen.			Eröffnung		Bemer- kungen.	
Länge			Mittlere Höhe der Dämme.	Mittlere Tiefe der Einschnitte.	Maximum		a. von und über 12 Fuss Weite. b. unter 12 Fuss Weite.				Anzahl der Ueber- gänge				Anzahl der			Schlagbläume.	Warnungsfähle.	Anzahl der			des ersten Gleises.	des zweiten Gleises.		
in der ungefähren Höhe des natürli- chen Bodens.	in Dämmen über 1 Fuss Höhe.	in Einschnitten über 1 Fuss Tiefe.			der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	Anzahl der- selben.	Gesamtweite. Fuss	Anzahl der- selben.	Gesamtweite. Fuss	oberhalb der Bahn (Viaducte).	unterhalb der Bahn (Brückenthore).	im Niveau		Weichenwärter.	Bahn- u. Uebergangs- wärter.	Wärterhäuser.			Telegraphen.	opti- schen	elektro- magne- tischen				Glockenwerke.
													Ueberfahrten.	Uebertriften.													Uebergänge.
Meil.	Meil.	Meil.	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	
0,217	1,356	0,477	5,7	3,8	17	10	{a. 4 b. 31}	367 120 1/2	— 22	{— 56 1/2}	—	—	26	—	—	—	16	16	52	46	16	3	17			
0,042	0,30	0,298	4,28	6,1	9	12,5	{a. — b. 9}	— 31	— 15	{— 29 1/2}	—	—	11	—	—	3	4	6	23	19	5	3	7			
0,048	0,516	0,346	19,36	16,3	57	69	{a. 5 b. 4}	267 15	— 8	{— 12 }	—	4	8	1	2	2	7	8	20	11	8	3	8			
0,212	0,79	0,888	12,38	14,53	36	40	{a. 4 b. 18}	86 64	— 17	{— 33 1/2}	2	4	18	—	—	3	17	19	34	18	20	3	20			
0,082	1,002	0,786	15,48	17	55	40	{a. 6 b. 24}	112 78 1/2	— 19	{— 35 }	1	5	18	—	—	3	17	20	37	18	19	3	20			
0,024	0,45	0,316	18,00	16,3	33	75	{a. 6 b. 6}	198 13	— 8	{— 8 }	—	2	7	—	1	4	7	11	16	9	9	3	10			
0,625	4,414	3,111	11,87	13,08	57	75	{a. 25 b. 92}	1030 322	— 89	{— 174 1/2}	3	15	88	1	3	15	68	80	182	121	77	3	82	5. Aug. 1856.		
—	0,688	0,582 ⁹⁾	35,52	25,28	111	120	{a. 8 b. 6}	780 19	2 24	{136 62 }	—	8	8	2	1	2	15	17	20	24	16	210)	18			
—	0,748	1,042	18,42	12,79	72,91	42	{a. 2 b. 22}	38 95	1 9	{16 20 1/6 }	3	3	10	—	—	2	16	18	20	20	18	2	19			
—	0,648	0,302	26,88	40,4	95,77	124,1	{a. 6 b. 10}	106 38	— 29	{— 54 }	—	4	5	—	—	2	8	10	10	10	10	2	12			
0,041	0,974	0,965	14,53	9,75	56,8	51,07	{a. 7 b. 22}	132 94	1 28	{20 96 }	1	7	10	—	1	2	18	20	22	22	19	2	20			
0,037	0,199	0,056	4,23	9,3	12,01	15,01	{a. 1 b. 3}	16 10	— 4	{— 17 }	—	1	1	—	—	3	2	5	2	2	4	2	3			
0,078	3,257	2,947	21,68	16,59	110	124,1	{a. 24 b. 63}	1072 256	4 94	{172 249 1/6 }	4	23	34	2	2	11	59	70	74	78	67	2	72	1. Octbr. 1865.		

⁹⁾ Zu den Einschnitten sind 2 Tunnel mit 0,629 u. 0,115 Meil. überhaupt 0,147 Meilen gerechnet.

¹⁰⁾ Durch 2 Tunnel eine 3. Leitung.

⁹⁾ Zu den Einschnitten sind 2 Tunnel mit 0,629 u. 0,118 Meil. überhaupt 0,147 Meilen gerechnet.
¹⁰⁾ Durch 2 Tunnel eine 3. Leitung.

h o l u n g.

0,268	1,909	0,329	4,7	6,0	15½	10	{a. 2 b. 17}	32 64⅔	1 15	15.5 20⅙	—	—	26	—	2	3	13	16	53	12	18	3	18
0,502	6,887	1,501	5,05	4,87	14	23	{a. 18 b. 102}	588⅔ 431⅙	9 82	300⅓ 173⅓	1	—	100	2	8	28	58	82	130	73	72	3	71
0,252	1,534	1,164	12,06	12,08	48,23	42,58	{a. 9 b. 22}	207 79⅔	— 55	— 120⅔	2	9	28	—	2	8	21	28	60	60	29	2	30
0,032	0,157	0,217	6,48	6,55	17,9	19,4	{a. — b. 4}	— 7	— 2	— 2½	—	—	3	—	—	—	1	1	6	6	1	—	—
0,437	3,532	0,531	4,81	8,44	12	24	{a. 24 b. 30}	1340¾ 124¼	1 35	24 56½	1	—	70	3	6	9	31	38	116	46	41	2	43
0,625	4,414	3,111	11,87	13,08	57	75	{a. 25 b. 92}	1030 322	— 89	— 174½	3	15	88	1	3	15	68	80	182	121	77	3	82
0,078	3,257	2,947	21,68	16,59	110	124,1	{a. 24 b. 63}	1072 256	4 94	172 249⅙	4	23	34	2	2	11	59	70	74	78	67	2	72
2,194	21,690	9,800	9,37	12,13	110	124,1	{a. 102 b. 330}	4270½ 1284⅓	15 372	601⅓ 796⅓	11	47	349	8	23	74	251	315	621	396	395	—	316

II. Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine	Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.										Schwellen.				
		Stärke unter					Länge pro Stück. Fuß	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Unter jeder Schienenlänge liegen.				
		Holzschwellen		Steinwürfeln													St.	St.	Stück	St.	
		Breite. Fuß	Tiefe. F.	Breite. Fuß	Tiefe. Fuß																
A. Hauptgleise.																					
1. Braunsch.-Magdeburg. Bahn.																					
a. Südwestliches Gleis (hin)																					
0.00—0.03	0.03	12	1	—	—	Kies	17	—	0.03	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—
0.03—0.15	0.12	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.12	1	6	—	—
0.15—0.16	0.01	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.01	1	5	—	—
0.16—0.17; 0.22—0.27	0.06	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	0.06	—	—	—	—	—	—	1	7	—	—
0.17—0.22; 0.27—0.31	0.09	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	—
0.31—0.43; 0.86—0.96	0.22	12	1	—	—	"	20	—	—	—	—	—	Ganz eiserner Oberbau (cfr. Anlage)				0.09	1	7	—	—
0.43—0.61	0.18	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.18	1	7	—	—
0.61—0.86; 1.17—1.23	0.31	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.31	1	7	—	—
0.96—1.081	0.121	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.121	1	7	—	—
1.081—1.17	0.089	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	0.089	—	—	—	—	—	1	7	—	—
1.23—1.29; 1.33—1.35; 1.36—1.54	0.26	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.26	1	6	—	—
1.29—1.30; 1.32—1.33; 1.35—1.36	0.03	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	0.03	—	—	—	—	1	7	—	—
1.30—1.32	0.02	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.02	1	7	—	—
1.54—1.56	0.02	12	1	—	—	"	17	—	0.02	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—
1.56—1.64	0.08	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.08	1	5	—	—
1.64—1.80; 1.97—2.39; 3.12—3.30	1.98	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.98	1	7	—	—
3.42—4.27; 4.97—5.27; 7.25—7.27	1.03	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.03	1	6	—	—
4.58—4.70; 4.75—4.77; 4.81—4.97	0.16	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	0.16	—	—	—	—	—	1	6	—	—
2.39—2.55	0.32	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.32	1	7	—	—
2.91—2.92; 4.27—4.58	0.12	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.12	1	6	—	—
3.30—3.42	0.09	12	1	—	—	Steinschlag	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.09	1	6	—	—
4.70—4.75; 4.77—4.81	0.20	12	1	—	—	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.20	1	6	—	—
5.27—5.47	0.03	12	1	—	—	"	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.03	1	6	—	—
5.47—5.50	0.09	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.09	1	7	—	—
5.50—5.59	0.28	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.28	1	7	—	—
5.59—5.71; 7.53—7.61; 8.77—8.83	0.51	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.51*)	1	7	—	—
8.84—8.86	1.33	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.33	1	6	—	—
5.71—6.18; 7.61—7.65	1.07	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.07	1	6	—	—
6.18—7.25; 7.27—7.53	0.04	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.04	1	6	—	—
7.70—8.77	•	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8.83—8.84; 8.86—8.89	0.03	12	1	—	—	"	17	—	0.03	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—
0.00—0.03	0.13	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.13	1	6	—	—
0.03—0.16	0.09	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.09	1	5	—	—
0.16—0.25	0.85	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.85	1	6	—	—
0.25—0.31; 0.43—0.77; 0.80—0.86	0.22	12	1	—	—	"	20	—	—	—	—	—	Ganz eiserner Oberbau (cfr. Anlage)				0.03	1	6	—	—
0.96—1.35	0.03	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.03	1	5	—	—
0.31—0.43; 0.86—0.96	0.02	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.02	1	6	—	—
0.77—0.80	0.18	12	1	—	—	"	16	—	0.02	—	—	—	—	—	—	—	0.18	1	5	—	—
1.35—1.37	0.02	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—
1.37—1.55	0.07	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.07	1	5	—	—
1.55—1.57	2,27	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,27	1	7	—	—
1.57—1.64		12	1	—	—	"		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—
1.64—3,91		12	1	—	—	"		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—
*) Stahlschienen.																					

*) Stahlschienen.

am Ende des Jahres 1867.

Art der Schwellen.	Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																							
		An jeder einzelnen Schiene befinden sich																							
		auf den Stossschwellen									auf d. Steinen als Stossschwellen			auf den Mittelschwellen							auf den Steinen als Mittelschwellen				
		Platten. St.	Schienenstühle. St.	Einfache Laschen. St.	Winkel laschen. St.	Haken nagel. St.	Schrauben zu Plat- ten und Stühlen. St.	Laschenschrauben. St.	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkel laschen Stek.	Laschenschrauben. Stek.	Haken nagel. Stek.	Schienenstühle. Stek.	Schrauben. Stück.	Haken nagel. Stück.	Nagel ohne Köpfe. St.	Platten. Stück	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkel laschen. St.	Laschenschrauben. St.	Haken nagel. St.	Stahnschrauben. St.	
Eichen	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	14	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	14	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen, Buchen u. Kiefern	"	1	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	—	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen, Buchen u. Kiefern	theilweise	1	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	—	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	—	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	—	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	—	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	theilweise	1	—	2	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	theils 2 3	—	—	—	—	—	—	theils 4 —	8—12 12	—	theils 2 —	—	—	—	—	—	—	—	
"	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	sämmtl.	—	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine.	Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.										Schwellen.			
		Stärke unter					Länge pro Stück. Fuss	3' hoch mit flachen Köpfen, 15,77 Pfund pro Fuss.	4' hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 1/2' hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 1/2' hoch mit gewölbten Köpfen, 18,5 Pfund pro Fuss.	5 1/2' hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfund pro Fuss.	Hohlschienen, 12 Pfund pro Fuss.	Flachschienen, 4,68 Pfund pro Fuss.	4 1/2' hoch mit gewölbten Köpfen, 21,29 Pfd. pro Fuss (Südbahnprofil).	Unter jeder Schienenlänge liegen				
		Holzschwellen		Steinwürfeln												St.	St.	Stück	St.	
		Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss															
3,91—4,01; 5,62—5,68; 5,69—5,71 7,59—7,61; 7,65—7,67; 8,82—8,89 4,01—5,02 5,02—5,07; 6,30—6,90; 7,24—7,37 8,50—8,82 5,07—5,52 5 52—5,61 5,61—5,62; 5,68—5,69 5,71—5,74 5,74—6,30; 6,90—7,24; 7,37—7,59 7,67—8,50 7,61—7,64 7,64—7,65 2. Braunschweig-Harzburger Bahn 1,58—1,60 1,60—1,64 1,64—1,86; 2,95—3,15; 4,00—4,15 1,86—2,264; 2,337—2,45; 2,46—2,664 2,694—2,95 2,264—2,311; 2,664—2,694 2,311—2,337; 3,15—3,17; 4,91—4,98 2,45—2,46; 5,014—5,02 3,17—3,27 3,27—4,00 4,15—4,22 4,22—4,23 4,23—4,24 4,24—4,89; 4,99—5,01; 5,02—5,03 4,89—4,91 4,98—4,99; 5,01—5,014 5,03—6,01 6,01—6,08 3. Braunshw.-Hannoversche Bahn. a. Südl. Gleis (hin) 0,14—0,17 0,17—0,279; 0,423—0,46 0,279—0,423 0,46—1,85; 1,93—2,506 1,85—1,93 b. Nördliches Gleis (her). 0,00—0,03 0,03—0,14 0,14—0,17; 0,29—0,295; 0,437—1,50 0,17—0,29 0,295—0,437 1,50—2,506 4. Braunschweigische Südbahn. 3,20—11,35	0,29 1,01 1,10 0,45 0,09 0,02 0,03 1,95 0,03 0,01 0,02 0,04 0,57 0,977 0,077 0,116 0,016 0,10 0,73 0,07 0,01 0,01 0,68 0,02 0,014 0,98 0,07 0,03 0,146 0,144 1,966 0,08 0,03 0,11 1,098 0,12 0,142 1,006 8,15	12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 14 14 14 14 12 12 12 14 14 14 14 14 14 14 12	1 1	— 																

(* Stahlschienen.

am Ende des Jahres 1867 (Fortsetzung)

Art der Schwellen.	Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																							
		An jeder einzelnen Schiene befinden sich																							
		auf den Stossschwellen								auf d. Steinen als Stossschwellen			auf den Mittelschwellen								auf den Steinen als Mittelschwellen				
		Platten. St.	Schienenstühle. St.	Einfache Laschen. St.	Winkellaschen. St.	Hakennagel. St.	Schrauben zu Plat- ten und Stützen. St.	Laschenschrauben. St.	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen. St.	Laschenschrauben. St.	Hakennagel. St.	Schienenstühle. St.	Schrauben. Stück.	Hakennagel. Stück.	Nagel ohne Köpfe. St.	Platten. Stück.	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen. St.	Laschenschrauben. St.	Hakennagel. St.	Stenschrauben. St.	
Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	—	2	—	2	4	—	—	—	—	7	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	4	—	3	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	4	—	3	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	2	—	2	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	2	—	2	—	—	—	—	—	
Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	6	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	6	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	1	1	—	—	—	4	10	—	2	—	2	—	—	—	—	—	
"	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Buchen	theilweise	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	theils 12	theils 12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	theils 12	theils 12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kiefern und Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine.	Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.					Material.	Schienen.										Schwellen.			
		Stärke unter				Länge pro Stück. Fuss		3' hoch mit flachen Köpfen, 15,77 Pfund pro Fuss. Meilen	4' hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfund pro Fuss. Meilen	4 3/4' hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfund pro Fuss. Meilen	4 1/2' hoch mit gewölbten Köpfen, 18,5 Pfund pro Fuss. Meilen	5 1/4' hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfund pro Fuss. Meilen	Hohlschienen, 12 Pfund pro Fuss. Meilen	Flachschienen, 4,68 Pfund pro Fuss. Meilen	4 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 21,59 Pfund pro Fuss (Sudbahnprofil). Meilen	Unter jeder Schienenlänge liegen					
		Holzschwellen		Steinwürfeln												Stosschwellen, 9' b. 9 1/2' lang, 9/16" bis 9/16" stark.	Mittelschwellen, 8' bis 8 1/2' l., 9/16" b. 9/16" stark.	Steine als Stosschwellen, 2 b. 2 1/4' □, 12 b. 15' stark.	Steine als Mittelschwellen, 2 □, 12 b. 15' stark.		
		Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss															St.	St.	Stück	St.
5. Schöninger Bahn. 5,66—8,61	2,95	12	1	—	—	Steinschl. u.K.	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	2,95	1	6	—	—		
6. Trendelbusch-Bahn. 7,636—7,638 7,638—8,042	0,002 0,404	12 12	1 1	—	—	Kies "	19 3/4 17	—	—	0,404	—	—	—	—	0,002 —	1 1	6 5	—	—		
7. Holzmindener Bahn. 11,35—11,368 11,368—11,373 11,436—11,441	0,018 0,005 0,005	14 14	1 1/4 1 1/4	—	—	Kies "	22 5/8 22 5/8 22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,018 0,005 0,005	2 1 —	6 7 —	—	—		
11,373—11,436; 11,441—11,45; 11,46—11,484 11,574—11,685; 11,820—11,869 11,879—11,934	0,371	14	1 1/4	—	—	Steinschl. u.K.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,371	2	6	—	—		
11,979—11,989; 12,005—12,02; 12,071—12,072 12,08—12,096; 12,292—12,31 11,553—11,574; 11,685—11,741; 11,753—11,82	0,167	13 1/4	1 3/4	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,167	2	6	—	—		
12,02—12,032; 12,31—12,326 11,45—11,46; 11,484—11,525; 11,869—11,879 11,934—11,936; 11,989—12,005; 12,072—12,08	0,188	14	1 1/4	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,188	1	7	—	—		
12,096—12,129; 12,244—12,292 11,525—11,558; 11,741—11,753; 11,956—11,979 12,032—12,039	0,075	13 1/4	1 3/4	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,075	1	7	—	—		
12,039—12,041; 12,043—12,057; 12,151—12,161 12,19—12,215	0,052	13 1/4	1 1/12	13 1/4	1 1/12	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,052	1	1	—	6		
12,057—12,071; 12,161—12,19 12,041—12,043 12,129—12,13 12,13—12,151	0,043 0,002 0,001 0,021	14 13 1/4 — —	1 1/12 1 1/12 — —	14 13 1/4 — —	1 1/12 1 1/12 — —	" " " "	22 5/8 22 5/8 22 5/8 22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,043 0,002 0,001 0,021	1 1 — —	1 1 — —	—	6 6 7 7		
12,216—12,228 12,228—12,235 12,235—12,244	0,012 0,007 0,009	— 13 1/4 14	— 1 1/12 1 1/12	— 13 1/4 14	— 1 1/12 1 1/12	" " "	22 5/8 22 5/8 22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,012 0,007 0,009	frei- 1 1	liegende — —	Stosse. — —	8 7 7		
12,326—12,452; 12,492—12,762; 12,867—12,882 12,989—13,121; 13,192—13,202; 13,245—13,334 13,378—13,437	0,701	13 1/4	1 1/2	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,701	1	7	—	—		
12,452—12,492; 12,762—12,867; 12,882—12,989 13,121—13,192; 13,202—13,245; 13,334—13,378 13,437—13,446	0,419	13 1/4	1 1/2	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,419	2	6	—	—		
13,446—13,469; 13,48—13,489; 13,534—13,537 13,561—13,593; 13,600—13,617; 13,661—13,693 13,712—13,717; 13,82—13,821; 13,84—13,91	0,280	15 1/2	1 1/2	—	—	zerschlag. Kalkstein	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,280	2	6	—	—		
14,019—14,035; 14,05—14,06; 14,096—14,158																					

am Ende des Jahres 1867 (Fortsetzung).

Art der Schwellen.	Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																						
		An jeder einzelnen Schiene befinden sich																						
		auf den Stossschwellen								auf d. Steinen als Stossschwellen			auf den Mittelschwellen						auf den Steinen als Mittelschwellen					
		Platten. St.	Schienenstühle. St.	Einfache Laschen. St.	Winkellaschen. St.	Haken nagel. St.	Schrauben zu Platten und Stählen. St.	Laschenschrauben. St.	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen. Stek.	Laschenschrauben. St.	Haken nagel. Stek.	Schienenstühle. Stek.	Schrauben. Stück	Haken nagel. Stück	Nagel ohne Köpfe. St.	Platten. Stück	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen. St.	Laschenschrauben. St.	Haken nagel. St.	Steinschrauben. St.
Kiefern und Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	„	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„	„	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—
{ Eichen	sämmtl.	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	4	8	—	—	—	—	2	—	—	—	—
„	„	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	—
„	„	—	—	—	2	—	—	4	—	—	—	—	6	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	sämmtl.	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	4	8	—	—	—	—	2	—	—	—	—
„	„	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	4	8	—	—	—	—	2	—	—	—	—
„	„	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	—
„	„	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Eichen, Dolomit und- Sandsteinquader	„	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	12	—	—
„	„	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	12	—	—
Dolomit- u. Sandsteinquad.	„	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	14	—	—
„	„	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—
„	„	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3	—	—	—	—	—	—	2	4	20	—	—
Eichen, Dolomit- und Sandsteinquader	sämmtl.	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—
„	„	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—
Eichen	theilweise	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	—	—	—	2	—	—	—	—
„	„	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	4	8	—	—	—	—	2	—	—	—	—
„	sämmtl.	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	4	8	—	—	—	—	2	—	—	—	—

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine	Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.										Schwellen.			
		Stärke unter					Länge pro Stück. Fuss	3'' hoch mit flachen Köpfen, 45,77 Pfund pro Fuss.	4'' hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 3/8'' hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 1/2'' hoch mit gewölbten Köpfen, 18,5 Pfund pro Fuss.	5 1/4'' hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfund pro Fuss.	Hohlkehlen, 12 Pfund pro Fuss.	Flachschienen, 4,08 Pfund pro Fuss.	4 7/8'' hoch mit gewölbten Köpfen, 21,23 Pfd. pro Fuss (Südbahnprofil).	Unter jeder Schienen- länge liegen.				
		Holz- schweller		Stein- würfeln												St.	St.	Stück	St.	
		Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss															
13,537—13,561; 13,693—13,712; 13,821—13,834 14,06—14,083; 14,092—14,096; 14,158 —14,289)	0,214	15 1/2	1 1/2	—	—	zerschlagene Kalksteine	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,214	1	7	—	—	
13,469—13,48; 13,489—13,534; 13,593 —13,60	0,340	16 1/2	1 1/6	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,340	2	6	—	—	
13,617—13,661; 13,717—13,82; 13,836 —13,84	0,095	16 1/2	1 1/6	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,095	1	7	—	—	
13,91—13,929; 13,975—14,019; 14,035 —14,05	0,024	15 1/2	1 1/2	—	—	Steinschl. u. K.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,024	2	6	—	—	
14,327—14,375	0,025	15 1/2	1 1/2	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,025	1	7	—	—	
13,834—13,836; 13,929—13,975; 14,083—14,092 14,289—14,327	0,410	16 1/2	1 1/6	—	—	zerschlagene Sandsteine.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,410	1	7	—	—	
14,375—14,399 14,399—14,424	0,358	16 1/2	1 1/6	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,358	2	6	—	—	
14,424—14,515; 14,591—14,673; 14,735—14,76	0,308	15 1/2	1 1/2	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,308	2	6	—	—	
14,867—14,964; 15,135—15,184; 15,221—15,243	0,120	15 1/2	1 1/2	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,120	1	7	—	—	
15,464—15,476; 15,657—15,689) 14,515—14,541; 14,673—14,705; 14,729—14,735	0,019	16 1/2	1 1/6	—	—	Steinschl. u. K.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,019	1	7	—	—	
14,76—14,797; 14,833—14,867 14,964—14,974	0,001	16 1/2	1 1/6	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,001	1	7	—	—	
15,184—15,221; 15,243—15,329 15,476—15,499	0,055	15 1/2	1 1/2	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,055	1	7	—	—	
15,598—15,657; 15,689—15,702 14,541—14,590; 14,705—14,729; 14,797—14,833	0,007	16 1/2	1 1/6	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,007	2	6	—	—	
14,974—14,994; 15,065—15,088; 15,411—15,463 15,499—15,598	0,037	16 1/2	1 1/6	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,037	2	6	—	—	
14,590—14,591; 14,894—15,065; 15,088—15,135 15,463—15,464	0,036	15 1/2	1 1/2	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,036	2	6	—	—	
15,329—15,348 15,403—15,404	0,005	15 1/2	1 1/2	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,005	1	7	—	—	
15,348—15,403 15,404—15,411	0,060	—	—	15 1/2	1 1/2	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,060	—	—	1	7	
15,702—15,72; 15,733—15,751; 15,773—15,774	0,070	—	—	15 1/2	1 1/2	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,070	—	—	—	8	
15,72—15,773; 15,751—15,773; 15,774—15,775 15,775—15,780 15,78—15,84 15,84—15,91 15,91—15,97	0,060	15 1/2	1 1/2	15 1/2	1 1/2	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,060	1	—	—	7	
15,97—15,985; 16,035—16,038; 16,054—16,079	0,364	15 1/2	1 1/2	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,364	1	7	—	—	
16,147—16,153; 16,288—16,297; 16,383—16,389																				
16,392—16,398; 16,442—16,509; 16,629—16,696																				
16,733—16,736; 16,746—16,767; 16,862—16,884																				
17,289—17,338; 17,394—17,422; 17,589—17,598 17,604—17,632																				

am Ende des Jahres 1867 (Fortsetzung).

Art der Schwellen.	Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																							
		An jeder einzelnen Schiene befinden sich																							
		auf den Stossschwellen										auf d. Steinen als Stossschwellen			auf den Mittelschwellen							auf den Steinen als Mittelschwellen			
		Platten.	Schienenstähle.	Einfache Laschen.	Winkellaschen.	Hakennagel.	Schrauben zu Platten und Stählen.	Laschenschrauben.	Stege mit 1 Loch.	Stege mit 2 Loch.	Winkellaschen.	Laschenschrauben.	Hakennagel.	Schienenstähle.	Schrauben.	Hakennagel.	Nagel ohne Köpfe.	Platten.	Stege mit 1 Loch.	Stege mit 2 Loch.	Winkellaschen.	Laschenschrauben.	Hakennagel.	Steinschrauben.	
		St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	Stück	St.	St.	Stück	Stück	St.	St.	St.	St.	St.	
Eichen	sämmtl.	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	”	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	”	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	”	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	”	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	theilweise	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	”	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	”	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	”	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	ungetränkt	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	”	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	”	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	”	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	”	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	”	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—	—	
”	”	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	
Sandsteinquader	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
sandsteinquader u. Eichen	ungetränkt	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	14	—	
”	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Eichen	theilweise	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	

Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine	Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.								Schwellen.				
		Stärke unter					Länge pro Stück. Fuss	3" hoch mit flachen Köpfen, 15,77 Pfund pro Fuss.	4" hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 3/4" hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,5 Pfund pro Fuss.	5 1/4" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfund pro Fuss.	Hohlschienen, 12 Pfund pro Fuss.	Flachschienen, 4,68 Pfund pro Fuss.	4 7/8" hoch mit gewölbten Köpfen, 21,23 Pfd. pro Fuss (Südbahnprofil).	Unter jeder Schienenlänge liegen.			
		Holzschwellen		Steinwürfeln												Stossschwellen, 9' b. 9 1/2' lang, 5/12 b. 5/14" stark.	Mittelschwellen, 8' bis 8 1/2' l., 5/16" b. 5/12" stark.	Steine als Stossschwellen, 2 b. 2 1/2' □, 12 b. 16' stark.	Steine als Mittelschwellen, 2 □, 12 b. 13' stark.
		Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss														
15,985—16.035; 16.115—16.147; 16.153—16.18 16,217—16.22; 16.263—16.288; 16.326—16.346 16,377—16.383; 16.767—16.779; 16.847—16.862 16.896—16.921; 16.99—17.01; 17.013—17.059 17.422—17.451 16,038—16.054; 16.078—16.099; 16.297—16.302 16,389—16.392; 16.398—16.442; 16.509—16.511 16,559—16.629; 16.696—16.733; 16.736—16.746 16.78—16.815; 16.884—16.891; 17.069—17.089 17,268—17.289; 17.338—17.394; 17.471—17.521 17.583—17.589; 17.598—17.604 16.099—16.115; 16.18—16.217; 16.22—16.263 16,302—16.326; 16.346—16.377; 16.511—16.559 16,779—16.78; 16.815—16.847; 16.891—16.896 16,921—16.99; 17.01—17.013; 17.059 — 17.069 17,089—17.263; 17.451—17.471; 17.521—17.583	0,310	15 1/2	1 1/2	—	—	Steinschl. u. K.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,310	2	6	—	—	
16,78—16.815; 16.884—16.891; 17.069—17.089 17,268—17.289; 17.338—17.394; 17.471—17.521 17.583—17.589; 17.598—17.604 16.099—16.115; 16.18—16.217; 16.22—16.263 16,302—16.326; 16.346—16.377; 16.511—16.559 16,779—16.78; 16.815—16.847; 16.891—16.896 16,921—16.99; 17.01—17.013; 17.059 — 17.069 17,089—17.263; 17.451—17.471; 17.521—17.583	0,409	16 1/2	1 1/6	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,409	1	7	—	—
16,78—16.815; 16.884—16.891; 17.069—17.089 17,268—17.289; 17.338—17.394; 17.471—17.521 17.583—17.589; 17.598—17.604 16.099—16.115; 16.18—16.217; 16.22—16.263 16,302—16.326; 16.346—16.377; 16.511—16.559 16,779—16.78; 16.815—16.847; 16.891—16.896 16,921—16.99; 17.01—17.013; 17.059 — 17.069 17,089—17.263; 17.451—17.471; 17.521—17.583	0,579	16 1/2	1 1/6	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,579	2	6	—	—
B. Nebengleise.																			
Bahnhof Braunsch. nebst den Gleisen nach den Privatanlagen = 0,366 Meilen.	Nro. 0,00—0,17	2,946	12	1	—	—	Kies	—	0,242	1,221	—	0,127	—	—	0,023	1,318 und 0,015 Meilen aus gusseisernen Winkel- platten.			
„ Wolfenbüttel nebst d. Gleisen der Zucker- fabrik Wendessen = 0,034 Meilen und der Ravensberger Spinnere- rei = 0,054 Meilen.	1,54—1,67	0,502	12	1	—	—	"	—	—	0,386	—	—	—	—	0,116	—	—	—	—
Bahnh. Schöppenstedt nebst den Gleisen der Zuckerfabrik daselbst = 0,019 Meilen und bei Watenstedt = 0,039 Meilen sowie der Spiritus- fabrik in Schöppen- stedt = 0,015 Meilen.	3,91—4,01	0,207	12	1	—	—	"	—	—	0,202	—	0,005	—	—	—	—	—	—	—
„ Jerxheim nebst dem Gleise der Zuckerfabrik daselbst = 0,029 Meil.	5,59—5,73	0,411	12	1	—	—	"	—	—	0,263	—	—	—	—	0,014	0,134	—	—	—
Haltestelle Gunsleben	6,906—6,929	0,026	12	1	—	—	"	—	—	0,026	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bahnhof Wegersleben	7,59—7,67	0,152	12	1	—	—	"	—	—	0,102	—	0,003	—	—	0,047	—	—	—	—

am Ende des Jahres 1867 (Fortsetzung).

Art der Schwellen.	Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																							
		An jeder einzelnen Schiene befinden sich																							
		auf den Stossschwellen									auf d. Steinen als Stossschwellen		auf den Mittelschwellen								auf den Steinen als Mittelschwellen				
		Platten.	Schienenstühle.	Einfache Laschen.	Winkellaschen.	Haken nagel.	Schrauben zu Plat- ten und Stühlen.	Laschenschrauben.	Steg mit 1 Loch.	Steg mit 2 Loch.	Winkellaschen	Laschenschrauben.	Haken nagel.	Schienenstühle.	Schrauben.	Haken nagel.	Nagel ohne Köpfe.	Platten.	Steg mit 1 Loch.	Steg mit 2 Loch.	Winkellaschen.	Laschenschrauben.	Haken nagel.	Steinschrauben.	
		St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	Stek.	Stek.	Stek.	Stück.	Stück.	St.	Stück	St.	St.	St.	St.	St.	St.	
Eichen	theilweise	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—	—	
„	„	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	
„	„	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	





Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine		Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.										Schwellen.			
			Stärke unter					Länge pro Stück. Fuss	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Unter jeder Schienenlänge liegen.			
			Holzschwellen		Steinwürfeln													St.	St.	Stück	St.
			Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss															
Bahnhof Oschersleben mit den Nebengleisen vor dem Bahnhofe.	8,73—8,89	0,542	12	1	—	—	Kies	—	—	0,133	—	0,135	—	—	—	—	0,274	—	—	—	—
„ Söllingen	6,314—6,355	0,071	12	1	—	—	Steinschl. u.K.	—	—	0,054	—	—	—	—	—	—	0,017	—	—	—	—
„ Schöningen	7,065—7,134	0,254	12	1	—	—	„	—	—	0,174	—	—	—	—	—	—	0,080	—	—	—	—
„ Büddenstedt	7,648—7,679	0,068	12	1	—	—	„	—	—	0,049	—	—	—	—	—	—	0,019	—	—	—	—
„ Helmstedt	8,55—8,61	0,218	12	1	—	—	„	—	—	0,092	—	—	—	—	—	—	0,126	—	—	—	—
„ Trendelbusch	8,042	0,040	12	1	—	—	Kies	—	—	0,040	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haltest. Hedwigshurg nebst dem Gleise der Zuckerrfabrik daselbst = 0,042 Meilen.	2,337—2,434	0,139	12	1	—	—	„	—	—	0,139	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bahnhof Börssum	3,17—3,27	0,273	12	1	—	—	Steinschl. u.K.	—	—	0,018	—	—	—	—	—	—	0,255	—	—	—	—
„ Schladen	3,75—3,81	0,098	14	1	—	—	Kies	—	0,060	0,022	—	—	—	—	—	—	0,016	—	—	—	—
„ Vienenburg	4,98—5,03	0,207	14	1	—	—	„	—	0,026	0,131	—	—	—	—	—	—	0,050	—	—	—	—
„ Harzburg nebst den Gleisen der Mathildenhütte = 0,049 Meilen	6,01—6,08	0,365	14	1	—	—	„	—	0,163	0,202	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Vechede	1,85—1,93	0,182	14	1	—	—	„	—	—	0,175	—	—	—	—	0,007	—	—	—	—	—	—
„ Salzgitter	5,228—5,321	0,213	12	1	—	—	Steinschl. u.K.	—	—	0,060	—	—	—	—	—	—	0,153	—	—	—	—
„ Kinkelheim	5,844—5,926	0,146	12	1	—	—	„	—	—	0,049	—	—	—	—	—	—	0,097	—	—	—	—
„ Lutter a. B.	6,765—6,808	0,169	12	5/6	—	—	Kies	—	—	0,055	—	—	—	—	—	—	0,114	—	—	—	—
Haltestelle Neuekrug nebst den Gleisen der Grube Neu-Mansfeld daselbst = 0,031 Meil.	7,75—7,78	0,070	12	5/6	—	—	„	—	—	0,066	—	—	—	—	—	—	0,004	—	—	—	—
Bahnhof Seesen	8,656—8,731	0,257	12	1	—	—	Steinschl. u.K.	—	—	0,087	—	—	—	—	—	—	0,170	—	—	—	—
„ Gandersheim	10,511—10,603	0,203	12	1	—	—	„	—	—	0,061	—	—	—	—	—	—	0,142	—	—	—	—
„ Kreiensen	11,272—11,374	0,637	14	resp. 12	1	—	„	—	—	0,412	—	—	—	—	—	—	0,225	—	—	—	—
„ Naensen	12,576—12,632	0,062	13 1/4	1 1/2	—	—	„	—	—	0,061	—	—	—	—	—	—	0,062	—	—	—	—
„ Vorwohle	14,36—14,43	0,061	10	1 1/4	—	—	„	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Stadtoldendorf	15,32—15,41	0,098	15 1/2	1 1/2	—	—	„	—	—	0,025	—	—	—	—	—	—	0,073	—	—	—	—
„ Holzminden	15,32—15,41	0,198	15 1/2	1 1/2	—	—	„	—	—	0,103	—	—	—	—	—	—	0,095	—	—	—	—
	17,30—17,44	0,759	15 1/2	1 1/2	—	—	„	—	—	0,354	—	—	—	—	—	—	0,405	—	—	—	—
Sa. A. Hauptgleise	—	44,94	—	—	—	—	—	—	0,02	0,698	1,95	0,453	0,03	—	—	—	41,349	und 0,440 Meilen			
„ B. Nebengleise	—	9,574	—	—	—	—	—	—	0,491	4,762	—	0,270	—	—	—	0,044	3,992	und 0,015 Meilen			

ganz eiserner Oberbau.
aus gusseis. Winkelplatten.

Anlage zuTabelle II.

Construction des ganz eisernen Oberbaues auf der Braunschweig-Wolfenbütteler Bahnstrecke zwischen 0,31 bis 0,43 und 0,86 bis 0,96.

	Endpunkte der Gleis- strecken mit Bezug auf die Meilensteine		Länge der Gleis- strecken. Meilen	Bettung.			Schienen.				Winkel.					An jeder Schiene befinden sich											
				Breite.	Tiefe.	Material.	Länge pro Stück. Fuss	Höhe. Zoll	Stärke im Stege. Zoll	Gewicht pro lfd. Fuss. Pfund	Anzahl.	Länge. Fuss	Höhe. Zoll	Stärke. Zoll	Gewicht pro lfd. Fuss. Pfd.	Querverbindungen.					Befestigungsmittel.						
																Anzahl.	Form.	Länge. Zoll	Höhe. Zoll	Stärke. Zoll	Gewicht pro Stück. Pfd.	Laschen- platten.	Schrauben			Niete.	Futter- stücke.
	von Nro.	bis Nro.		Fuss	Fuss																		für die Laschen- platten.	für die Schienen.	für die Querver- bindun- gen.		
Oestliches Gleis	0,31	0,43	0,12	12	1	Kies	20	3 ³ / ₈	1 ¹ / ₂	10,6	2	20	6 ¹ / ₂	9 ¹ / ₁₆	15,3	4		6' 7"	5	3 ³ / ₈	75,6	1	8	14	—	16	—
	0,86	0,96	0,10	12	1	Kies	20	3 ¹⁵ / ₁₆	5 ⁵ / ₈	12,01	2	20	6 ³ / ₄	3 ³ / ₈	12,42	4		5' 11 ¹ / ₃ "	11 ³ / ₁₆	5 ⁵ / ₁₆	35,2	1	8	16	16	—	4
Westliches Gleis	0,31	0,43	0,12	12	1	Kies	20	3 ³ / ₈	1 ¹ / ₂	10,6	2	20	5 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	13	7		4' 11 ¹ / ₃ "	3 ¹ / ₄	1 ¹ / ₂	22,7	1	8	14	—	14	7
	0,86	0,96	0,10	12	1	Kies	20	3 ¹⁵ / ₁₆	5 ⁵ / ₈	12,01	2	20	6 ³ / ₄	3 ³ / ₈	12,42	4		5' 11 ¹ / ₃ "	11 ³ / ₁₆	5 ⁵ / ₁₆	35,2	1	8	16	16	—	4

III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und

Station.	Weichen.				Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.					
	Aelteres System.			Selbst- thätige 2spurige Stück.	Stück.	Durch- messer.				Fuss.	Stück.	Stück.	lfd. Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.
	2spurige Stück.	3spurige Stück.	4 spurige Stück.												
Braunschweig	—	1	—	130	3 {	32 37 ¹ / ₄ 38 ¹ / ₂	4	2	1 390	1 {	53 200 ¹ 14 135 ² 4 480 ³				
Den Privatanlagen gehörig	—	—	—	6 {	3 { 6 {	25 ³ / ₄ 16 ¹ / ₂ 27 ¹ / ₂ 26 28 28 30	1	—	—	—	—				
Wolfenbüttel	—	—	—	59	1 1	26 ¹ / ₂ 37 ¹ / ₂	—	1	1 194	1 {	4 531 ² 2 024 ³ 1 792 ¹ 840 ²				
Der Ravensberger Spinnerei da- selbst gehörig	—	—	—	2	1	27 ² / ₃	—	—	—	—	—				
Der Zuckerfabrik Wendessen gehörig	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—				
Detmum	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 219 ¹				
Schöppenstedt	—	—	—	14	1	26 ¹ / ₂	—	1	568 400	1	2 248 ²				
Den Fabriken das. gehörig .	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—				
Watenstedt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 411 ¹				
Der Zuckerfabrik das. gehörig	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—				
Jerxheim	1	—	—	28	1	38	—	1	800 420	1 {	2 248 ² 255 ¹				
Der Zuckerfabrik das. gehörig	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—				
Gunsleben	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1 120 ¹				
Wegersleben	—	—	—	16	1	27	—	1	472	1	3 284 ²				
Oschersleben	—	—	—	37	1	38 ¹ / ₂	—	2	1 104 610	1*	792 ¹ 9 344 ² 174 ³				
Latus	1	1	—	300	19	—	5	8	6 958	10 { 1*	58 997 ¹ 27 286 ² 6 504 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³				

23

[illegible]

Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen am Ende des Jahres 1867 (Fortsetzung).

Station.	Weichen.				Drehscheiben.		Roll-tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.		Neben-gebäude.		Güter-schuppen.		Maschinen-häuser.		Wasser-stationen.		Cokeschuppen.		Wagen-schuppen.		Reparatur-Werkstätten.		Brücken-waagen.	Elektrische Telegraphen-Apparate.		Bemerkungen.				
	Aelteres System.			Selbst-thätige 2spurige	Stück.	Durch-messer Fuss.				Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.		Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.		Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	System der Apparate.
	2spurige. Stück.	3spurige Stück.	4spurige Stück.																														
Transport . . .	1	1	—	300	19	—	5	8	6 958	10 { 58 997 ¹ 27 286 ² 6 504 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³	1*	39 { 19 804 ¹ 20 322 ² 3* 4 710 ¹	9 { 93 181 ¹ 7 286 ² 1 am Stations-gebäude	5 { 92 257 ¹ 9 465 ²	5 { 300 ¹ 4 970 ²	5 { 1 822 ¹ 6 556 ²	4 28 672 ¹	11 { 84 119 ¹ 4 732 ² 4 164 ³ 1 im Maschi-nen-hause enthalten	5 18	Morse	*Ein Apparat für die Glockenleitung												
Gr. Gleidingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	280 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Vechelde	—	—	—	14	—	—	—	1	632	1 { 1 296 ² 1 848 ³	—	1 1 216 ¹ 1 234 ¹ 1 1 350 ¹	1 2 910 ¹	—	—	1 { 392 ² 648 ¹	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	*2	Morse				
Hedwigsburg	—	—	—	2	—	—	—	—	320	1	1 152 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Der Zuckerfabrik das. gehörig	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Börssum	—	—	—	21	1	38½	—	1	1 540 758	1 { 2 569 ² 1 993 ³	—	1 { 90 ³ 1 480 ¹ 1 264 ¹ 1 345 ¹ ** 3 460 ² 1** 1 195 ¹	1 1 120 ¹	1 7 646 ¹	1 { 613 ² 345 ² 231 ¹	1 1 293 ¹	1 1 600 ¹	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	3	Morse			
Schladen	—	—	—	5	—	—	—	1	630	1 { 2 444 ² 1 522 ¹	—	1 1 264 ¹ 1 1 264 ¹ 1 768 ¹ 1 1 350 ¹	1 1 025 ¹ 1 1 056 ¹	—	—	—	—	—	—	—		—	1 1 040 ¹	—	—	—	—	1	„				
Vienenburg	—	1	—	11	1	38	—	—	740 484	1	4 015 ²	1 1 2 438 ² 1 1 002 ¹ 1 65 ¹ 1 181 ¹	1 3 372 ¹	1 { 2 402 ¹ 679 ²	1 330 ²	1 1 988 ¹	—	—	1 im Maschi-nen-hause enthalten	—		—	—	—	—	—	—	*3	„				
Harzburg	—	1	—	20	2 {	40	—	1	2 516	1 { 2 130 ² 265 ¹ 3 600 ¹	—	1 1 1 620 ² 1 100 ¹ 1 448 ¹ 1 768 ¹ 1 3 024 ¹ 1 400 ¹ 1 120 ¹ 1 25 ¹	1 1 440 ¹	—	—	—	—	—	—	1 1 995 ¹		—	—	—	—	—	—	1	1	„			
(Bei der Mathildenhütte . .	—	—	—	4)	—	22½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Gielde	—	—	—	—	—	—	—	—	240	1	1 155 ¹	1	362 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Salzgitter	—	—	—	13	—	—	—	1	1 171 592	1 { 3 767 ² 356 ³	—	1 1 1 268 ² 1 890 ¹ 1 270 ¹	1 1 1 192 ¹ 1 3 040 ¹	—	—	1 966 ²	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse				
Ringelheim	—	—	—	8	—	—	—	1	362	1	1 080 ¹	1	180 ¹	1	2 775 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	„			
Lutter a. Bbge.	—	—	—	7	—	—	—	—	372 800	1	3 088 ²	1 1 1 872 ¹ 1 504 ¹	1 2 000 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	„			
Neukrug	—	—	—	4***	—	—	—	—	208	1	496 ¹	1	236 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Seesen	—	—	—	16	1	38½	—	1	1 080 810 264	1 { 3 047 ² 1 589 ³	—	1 1 267 ¹ 1 854 ² 1 272 ³ 1 160 ¹	1 4 200 ¹	—	—	1 { 528 ² 396 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse			
Ildehausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	507 ¹	1	142 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Latus	1	3	—	427	24	—	5	15	20 477	25 { 69 054 ¹ 49 642 ² 12 290 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³	1*	76 { 39 786 ¹ 29 962 ² 362 ³ 3* 4 710 ¹	20 { 117 311 ¹ 7 286 ² 1 am Stations-gebäude im Hause für d. Aufseher enthalten	7 { 102 305 ¹ 10 144 ²	11 { 1 575 ¹ 8 144 ²	7 { 5 103 ¹ 6 556 ²	7 33 307 ¹	11 { 84 119 ¹ 4 732 ² 4 164 ³ 2 in den Maschi-nen-hause enthalten	7 36	Morse	***2 gehören der Hüttengesellschaft Neu-Mansfeld.												

Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen am Ende des Jahres 1867 (Fortsetzung).

Station.	Weichen.				Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.		Neben- gebäude.		Güter- schuppen.		Maschinen- häuser.		Wasser- stationen.		Cokes- schuppen.		Wagen- schuppen.		Reparatur- Werkstätten.		Brücken- waagen.	Elektrische Telegraphen- Apparate.		Bemerkun- gen.				
	Aelteres System.			Selbst- thätige 2spurige.		Durch- messer.				Stück.	Flächen- inhalt.	Stück.	Flächen- inhalt.	Stück.	Flächen- inhalt.	Stück.	Flächen- inhalt.	Stück.	Flächen- inhalt.	Stück.	Flächen- inhalt.	Stück.	Flächen- inhalt.	Stück.	Flächen- inhalt.		Stück.	Flächen- inhalt.		Stück.	Flächen- inhalt.	Stück.	System der Apparate.
	2spurige. Stück.	3spurige. Stück.	4spurige. Stück.																														
Transport	1	3	—	427	24	—	5	15	20 477	25 { 69 054 ¹ 49 642 ² 12 290 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³	76 { 39 786 ¹ 29 962 ² 362 ³ 4 710 ¹	20 { 117 311 ¹ 7 286 ² 1 am Stations- gebäude im Hause für d. Aufseher enthalten	7 { 102 305 ¹ 10 144 ²	11 { 1 575 ¹ 8 144 ²	7 { 5 103 ¹ 6 556 ²	7 33 307 ¹	11 { 84 119 ¹ 4 732 ² 4 164 ³	7 36	Morse														
Gandersheim	—	—	—	13	—	—	—	1	714 690	1	5 142 ²	1 1	882 ¹ 160 ¹	1	1 120 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse				
Kreiensen	—	—	—	34 1****	1	38 1/2	—	1	890 954	1****	5 290 ¹	1 1 1****	3 141 ¹ provisor. Postgebäude 192 ¹ 418 ¹	1	1 120 ¹	1	10 609 ¹	1	770 ²	1 1	2 500 ¹ 1 881 ¹	1	1 600 ¹ provisorisch	1	im Maschi- nenhause enthalten	—	2	„ *	**** mit Hanno- ver (jetzt Preus- sen) gemein- schaftlich.				
Naensen	—	—	—	5	1	29	—	1	384 384 274	1	3 130 ²	1	830 ¹	1	986 ¹	—	—	1	826 ²	—	—	—	—	—	—	—	—	1	„ *	* An den Ein- u. Ausgängen der beiden Tunnel zwischen Krei- ensen u. Naen- sen ist je 1 Mag- netzeigerapparat nebst Wecker aufgestellt. Es befinden sich mithin im Gan- zen 4 Magnet- zeiger und 4 Wecker in den Tunnelleitungen			
Vorwohle	—	—	—	5	—	—	—	1	276 235 155	1	2 202 ²	1 1	370 ¹ 30 ¹	1 { 886 ² 905 ¹	—	—	—	—	1	300 ¹	—	—	—	—	—	—	—	1	„				
Stadtdendorff	—	—	—	7	1	29	—	1	720 480 402	1	4 400 ²	1	1 194 ¹	1	3 192 ¹	—	—	1 { 858 ² 125 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	„				
Holzminden	—	—	—	40	1	39	—	1	640 640 634	1 { 3 240 ² 2 792 ³	1 1 1 1 1	1 077 ¹ 124 ¹ 954 ¹ 1 440 ¹ 2 200 ²	1 { 2 880 ¹ 820 ²	1 { 10 695 ¹ 1 576 ²	1 im Maschi- nenhause enthalten	1 1	1 799 ¹ 880 ¹	1	3 904 ¹	1	im Maschi- nenhause enthalten	1	2	„									
Söllingen	—	—	—	4	—	—	—	1	352	1 1	1 200 ¹ 960 ¹	1 1 1 1	106 ¹ 288 ¹ 240 ¹ 55 ¹	1	1 600 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Schöningen	—	—	—	13	—	—	—	2	424	1 { 3 818 ² 941 ³	1 1 1 1	561 ² 594 ¹ 128 ¹ 76 ¹	1 { 4 763 ¹ 1 350 ²	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	Morse					
Büddenstedt (Zur Trendelbuschbahn gehörig)	—	—	—	5 3)	—	—	—	1	303	1	1 740 ¹	1 1 1 1 1	106 ¹ 291 ¹ 2 417 ² 1 176 ¹ 31 ¹	1	1 600 ¹	—	—	1	130 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Helmstedt	—	—	—	12	1	35 5/12	—	1	400	1 { 3 250 ² 2 400 ³	1 1 1 1 1	676 ² 1 028 ¹ 23 ¹ 144 ¹ 90 ¹	1	3 567 ¹	1	5 678 ¹	1 { 1 254 ² 870 ¹	1	1 464 ¹ (in der Was- serstation)	1	1 440 ¹	—	—	—	—	—	1	Morse					
Summa	1	3	—	568 1****	29	—	5	26	30 428	35 { 72 954 ¹ 74 824 ² 18 423 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³ 5 290 ¹	105 { 54 556 ¹ 35 816 ² 362 ³ 4 710 ¹ 418 ¹	30 { 139 044 ¹ 10 342 ² 1 am Stations- gebäude. im Hause für d. Aufseher enthalten	10 { 129 287 ¹ 11 720 ²	16 { 2 700 ¹ 11 852 ²	13 { 18 927 ¹ 6 556 ²	10 40 251 ¹	11 { 84 119 ¹ 4 732 ² 4 164 ³	10 47	Morse	und 4 Magnet- zeigerapparate mit Wecker.													

IV. Bestand der Locomotiven und

Laufende Nro.	N a m e n der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder. Zoll engl.	Kolben- hub. Fuss engl.	Durch- messer der Trieb- räder. Fuss engl.	Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □" engl. Pfd. engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		F a b r i k a n t.		Ankaufs- preis. Thaler.	Trans- port- kosten Thaler.
							gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.	N a m e .	W o h n o r t .		
1	Dart	13	1½		fest 5/6	70	1	2	293	323	Forester	Liverpool	11 870	870
2	Hackelberg . .	13	1½	5½	" 5/6	70	1	2	297	327	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
3	Braunschweig	10½	1½	4	" 5/6	70	1	2	226	251	Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	10 700	—
4	Wildemann . .	15	2	4¾	veränderl.	80	3	—	382	422	Stephenson	New-Castle	11 600	900
5	Crodo	15	2	4¾	"	80	3	—	399	439	Derselbe	Daselbst	11 600	1070
6	Hercynia . . .	14	1⅝	5½	"	80	2	1	381	421	Derselbe	Daselbst	11 000	830
7	Blankenburg .	13	1½	5½	fest 7/8	70	1	2	265	295	Forester	Liverpool	5 800	920
8	Wolfenbüttel .	14	1⅝	5½	veränderl.	80	2	1	393	433	Stephenson	New-Castle	10 640	900
9	Brocken . . .	15	2	4¾	"	80	3	—	400	440	Derselbe	Daselbst	11 350	900
10	Germania . . .	15	2	4¾	"	85	2	1	428	468	Egestorff	Hannover	12 300	20
11	Concordia . . .	15	2	4¾	"	85	2	1	426	466	Derselbe	Daselbst	12 300	20
12	Hannover . . .	15	2	4¾	"	85	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
13	Cöln	15	2	4¾	"	85	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
14	Berlin	15	2	5½	"	85	2	1	452	502	Derselbe	Daselbst	12 300	20
15	Bremen	15	2	5½	"	85	2	1	447	494	Derselbe	Daselbst	12 300	20
16	Hamburg	15	2	4¾	"	85	2	1	443	491	Derselbe	Daselbst	12 127	41
17	Dresden	15	2	5½	"	85	2	1	469	519	Derselbe	Daselbst	12 470	33
18	Leipzig	15	2	5½	"	100	2	1	461	511	Derselbe	Daselbst	12 450	33
19	London	15	1⅝	6	"	100	1	2	475	528	Derselbe	Daselbst	11 998	17
20	Paris	15	1⅝	6	"	100	1	2	470	523	Derselbe	Daselbst	11 998	17
21	Elbe	15	2	4¾	"	100	2	1	470	523	Derselbe	Daselbst	12 153	33
22	Rhein	15	2	4¾	"	100	2	1	472	525	Derselbe	Daselbst	12 147	33
23	Weser	16	2	4¾	"	100	2	1	468	528	Derselbe	Daselbst	12 429	17
24	Oker	16	2	4¾	"	100	2	1	466	521	Derselbe	Daselbst	12 427	17
25	Leine	16	2	4¾	"	100	2	1	472	528	Derselbe	Daselbst	12 427	17
26	Amsberg	15	1⅝	6	"	100	1	2	473	526	Derselbe	Daselbst	12 015	17
27	Gandersheim . .	15	1⅝	6	"	100	1	2	463	513	Derselbe	Daselbst	11 956	17
28	Seesen	15	1⅝	6	"	100	1	2	479	531	Derselbe	Daselbst	11 935	17
29	Solling	16	2	4¾	"	100	2	1	471	533	Derselbe	Daselbst	12 510	17
30	Elm	15	2	5½	"	100	2	1	472	527	Derselbe	Daselbst	13 011	—
31	Schöningen . .	16	2	4¾	"	100	2	1	477	529	Derselbe	Daselbst	13 021	34
32	Radau	16	2	5½	"	100	2	1	476	531	Derselbe	Daselbst	13 014	17
33	Helmstedt . . .	16	2	4¾	"	100	2	1	478	530	Derselbe	Daselbst	12 918	25
34	Ilse	15	1⅝	6	"	100	1	2	476	531	Derselbe	Daselbst	12 613	17
35	Asse	16	2	4¾	"	100	2	1	478	533	Derselbe	Daselbst	14 799	17
36	Cassel	16	2	4¾	"	100	2	1	478	533	Derselbe	Daselbst	14 783	17
37	Holzminde . . .	16	2	5½	"	100	2	1	491	546	Derselbe	Daselbst	14 930	17
38	Oels	16	2	5½	"	100	2	1	478	530	Derselbe	Daselbst	15 136	17
39	Bode	16	2	4¾	"	100	2	1	470	523	Derselbe	Daselbst	14 870	17
40	Elfenstein . . .	15	2	5½	"	100	2	1	470	520	Derselbe	Daselbst	14 030	17
41	Hils	16	2	4¾	"	100	2	1	470	532	Derselbe	Daselbst	14 871	17
42	Gaus	15	1⅝	6	"	100	1	2	475	530	Derselbe	Daselbst	14 857	17
43	Frankfurt . . .	15	2	5½	"	100	2	1	470	520	Derselbe	Daselbst	14 030	17
44	Lessing	15	1⅝	6	"	100	1	2	475	530	Derselbe	Daselbst	13 919	17
45	Roswitha	15	1⅝	6	"	100	1	2	500	560	Derselbe	Daselbst	14 457	17
46	Bruno	17	2	4¾	"	100	3	—	745	820	Derselbe	Daselbst	22 005	17
47	Welf	15	1⅝	6	"	100	1	2	500	560	Derselbe	Daselbst	14 457	17
48	Auton	16	2	4¾	"	100	2	1	533	600	Derselbe	Daselbst	14 552	17
49	Göttingen . . .	16	1⅝	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 462	17
50	Lüneburg	16	1⅝	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 445	17
51	Dankwart	18	2⅙	4¾	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
52	Eberstein	18	2⅙	4¾	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
53	Stadtholdendorf	18	2⅙	4¾	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
54	Hansa	15	2	3¾	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
55	Brabant	15	2	3¾	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
56	Sölter	17	2	4¾	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	15 500	17
57	Richmont	16	1⅝	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 488	17
58	Aller	18	2⅙	4¾	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 002	17
	Latus	—	—	—	—	—	—	—	27 922	30 950	—	—	786 372	7 667

Tender am Ende des Jahres 1867.

Zölle.	Preis im Ganzen.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1867.	Gewicht des Tenders		Fabrikant		An- kaufs- preis.	Trans- port- kosten	Zölle.	Preis im Ganzen.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen.
				leer.	mit Wasser und Cokes.	Name.	Wohnort.					
Thaler.	Thaler.			Zollcentner.				Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
70	12 810	August 1840	66 852	127	184	Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	1 720	—	—	1 720	14 530
—	13 330	Juli 1842	45 067	148	208	Maschinenfabrik	Zorge	2 100	50	—	2 150	15 480
—	10 700	April 1843	30 278	85	142	Dieselbe	Daselbst	1 900	30	—	1 930	12 630
110	12 610	September 1843	66 322	147	212	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	15 210
110	12 780	October 1843	59 425	170	235	Maschinenfabrik	Zorge	2 720	60	—	2 780	15 560
110	11 940	eodem	88 394	154	219	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	14 540
70	6 790	November 1843	48 342	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 970	40	—	2 010	8 800
2 380	13 920	9. November 1846	81 522	165	230	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 070
2 390	14 640	12. ejusdem	60 518	155	220	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 790
20	12 340	23. April 1848	50 934	150	215	Egestorff	Hannover	2 090	10	90	2 190	14 530
20	12 340	1. September 1848	58 451	147	212	Dieselbe	Daselbst	2 030	10	90	2 130	14 470
20	12 340	23. December 1848	54 489	152	227	Maschinenfabrik	Zorge	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	19. März 1849	50 045	152	227	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	3. Mai 1850	49 802	195	279	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	25. Juli 1850	63 007	178	257	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
—	12 168	1. Mai 1851	52 301	187	265	Dieselbe	Daselbst	2 583	—	—	2 583	14 751
—	12 503	18. März 1852	55 784	195	280	Dieselbe	Daselbst	2 150	84	—	2 234	14 737
—	12 483	22. Mai 1852	52 007	198	283	Dieselbe	Daselbst	2 150	84	—	2 234	14 717
—	12 015	10. August 1853	55 291	225	301	Egestorff	Hannover	2 100	8	—	2 108	14 123
—	12 015	19. November 1853	61 574	220	296	Dieselbe	Daselbst	2 100	8	—	2 108	14 123
—	12 186	24. December 1853	53 593	198	282	Maschinenfabrik	Zorge	2 366	—	—	2 366	14 552
—	12 180	15. Januar 1854	51 945	196	280	Dieselbe	Daselbst	2 352	—	—	2 352	14 532
—	12 446	28. December 1854	42 772	200	277	Egestorff	Hannover	2 306	9	—	2 315	14 761
—	12 444	31. Januar 1855	49 633	206	274	Dieselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 757
—	12 444	24. April 1855	56 852	215	285	Dieselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 757
—	12 032	16. Mai 1855	54 772	228	307	Dieselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 345
—	11 973	7. Juli 1855	46 137	228	296	Dieselbe	Daselbst	2 305	9	—	2 314	14 287
—	11 952	6. October 1855	46 409	228	307	Dieselbe	Daselbst	2 306	9	—	2 315	14 267
—	12 527	22. August 1856	60 252	205	282	Dieselbe	Daselbst	2 308	9	—	2 317	14 844
—	13 011	26. October 1856	42 073	209	289	Dieselbe	Daselbst	2 605	—	—	2 605	15 616
—	13 055	13. November 1856	42 176	235	316	Maschinenfabrik	Zorge	2 608	—	—	2 608	15 663
—	13 031	24. December 1856	52 981	211	290	Egestorff	Hannover	2 606	9	—	2 615	15 646
—	12 943	3. März 1857	46 586	235	316	Maschinenfabrik	Zorge	2 610	—	—	2 610	15 553
—	12 630	31. März 1857	47 757	238	318	Egestorff	Hannover	2 607	9	—	2 616	15 246
—	14 816	23. October 1857	53 024	212	292	Dieselbe	Daselbst	3 392	9	—	3 401	18 217
—	14 800	21. November 1857	40 456	212	292	Dieselbe	Daselbst	3 394	9	—	3 403	18 203
—	14 947	26. December 1857	37 597	212	292	Dieselbe	Daselbst	3 394	9	—	3 403	18 350
—	15 153	20. Januar 1858	40 261	211	290	Dieselbe	Daselbst	3 205	9	—	3 214	18 367
—	14 887	17. März 1858	42 644	205	282	Dieselbe	Daselbst	3 343	9	—	3 352	18 239
—	14 047	3. April 1858	38 325	211	290	Dieselbe	Daselbst	2 804	9	—	2 813	16 860
—	14 888	15. ejusdem	34 719	205	282	Dieselbe	Daselbst	3 344	9	—	3 353	18 241
—	14 874	28. ejusdem	34 293	228	307	Dieselbe	Daselbst	3 638	9	—	3 647	18 521
—	14 047	10. Mai 1858	35 699	211	290	Dieselbe	Daselbst	2 804	9	—	2 813	16 860
—	13 936	26. Juni 1858	38 774	228	307	Dieselbe	Daselbst	2 905	9	—	2 914	16 850
—	14 474	7. Juni 1861	34 373	250	330	Dieselbe	Daselbst	3 494	17	—	3 511	17 955
—	22 022	12. Juni 1861	14 562	250	400	Dieselbe	Daselbst	3 090	17	—	3 017	25 039
—	14 474	28. Juli 1861	26 852	250	330	Dieselbe	Daselbst	3 494	17	—	3 511	17 955
—	14 569	13. October 1861	30 446	230	310	Dieselbe	Daselbst	3 350	17	—	3 367	17 996
—	15 479	20. December 1862	29 104	250	360	Dieselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	18 987
—	15 462	22. Januar 1863	24 960	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	18 970
—	19 017	18. März 1863	17 333	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	19 017	3. Juni 1863	16 469	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	19 017	6. Juli 1863	15 989	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	14 917	15. October 1863	198	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	14 917	17. November 1863	204	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	15 517	7. December 1863	18 150	264	400	Egestorff	Hannover	3 380	8	—	3 388	18 965
—	15 505	2. April 1864	20 994	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	19 013
—	19 019	11. Mai 1864	14 493	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 357
5 360	799 399		2 504 262	11 515	16 236			149 485	1 607	260	151 352	950 751

Bestand der Locomotiven und Tender

Laufende Nro.	N a m e n der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder. Zoll engl.	Kolben- hub. Fuss engl.	Durch- messer der Trieb- räder. Fuss engl.	Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □'' engl. Pfd. engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Fabrikant		Ankaufs- preis. Thaler.	Trans- port- kosten Thaler.
							gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.	Name.	Wohnort.		
Transport							27 922		30 950				786 372	7 667
59	Innerste . . .	17	2	4 ³ / ₄	veränderl.	100	2	—	630	680	Egestorff	Hannover	17 000	16
60	Regenstein . .	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	17 000	16
61	Elfas	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
62	Ith	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
63	Höxter	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17
64	Bevern	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17
65	Rammelsberg .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17
66	Bärenstein . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17
67	Teufelsmauer .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17
68	Burg Homburg .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17
69	Schill	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	18 000	17
70	Goslar	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	18 000	17
71	Ottmer	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25
72	Halberstadt . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25
73	Stauffenburg .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25
74	Ecker	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
75	Düsseldorf . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25
76	Fürstenberg . .	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
77	Köterberg . . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25
78	Münster	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
79	Isenburg	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
80	Elberfeld . . .	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
81	Soest	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
82	Main	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
83	Königsutter . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25
84	Thale	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
85	Hildesheim . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25
86	Aachen	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
87	Rosstrappe . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25
88	Walkenried . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25
89	Paderborn . . .	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25
90	Fallstein	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25
91	Hessen	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
92	Romke	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
93	Emden	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
94	Jerxheim	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
95	Huy	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
96	Bielstein	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
97	Wien	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25
97	Locomotiven in Summa						53 042		58 390				1 480 393	8 512
1	Locomotive resp. 1 Tender im Durchschnitt						547		602				15 262	88

Bemerkung. Bei den Locomotiven Söller, Innerste, Regenstein, Ecker, Fürstenberg, Münster, Isenburg, Elberfeld, Hessen, Romke, Emden, tiven Bruno, Dankwart, Eberstein, Stadtoldendorf, Aller, Höxter, Bevern, Rammelsberg, Bärenstein, Teufelsmauer, Burg Homburg,

IV^a. Nachweisung der unbrauchbar gewordenen

1	Baltimore . .	10 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	4	fest 5/6	70	1	2	191	216	Norris	Philadelphia	11 900	800
2	Manchester . .	13	1 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	" 5/6	70	1	2	270	300	Sharp-Roberts	Manchester	9 640	1 100
3	Harzburg . . .	13	1 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	" 5/6	70	1	2	303	333	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
4	Advance	11	1 ¹ / ₂	4 ³ / ₄	veränderl.	70	1	2	235	260	Forester	Liverpool	14 700	800
5	Swift	11	1 ¹ / ₂	4 ³ / ₄	"	70	1	2	237	262	Derselbe	Daselbst	14 700	800
6	Zorge	13	1 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	fest 5/6	70	1	2	292	322	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
7	Magdeburg . . .	13	1 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	" 7/8	70	1	2	274	304	Forester	Liverpool	5 800	920

am Ende des Jahres 1867 (Fortsetzung).

Zölle.	Preis im Ganzen. Thaler.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1867.	Gewicht des Tenders		Fabrikant		An- kaufs- preis. Thaler.	Trans- port- kosten Thaler.	Zölle. Thaler.	Preis im Ganzen. Thaler.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen. Thaler.
				leer.	mit Wasser und Cokes. Zollcentner.	Name.	Wohnort.					
5360	799 399	.....	2 504 262	11 515	16 236	.....	.....	149 485	1 607	260	151 352	950 751
—	17 016	25. April 1865	11 961	260	400	Egestorff	Hannover	2 795	10	—	2 805	19 821
—	17 016	2. Mai 1865	11 195	260	400	Derselbe	Daselbst	2 795	10	—	2 805	19 821
—	14 917	13. Mai 1865	4 223	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	14 917	20. Mai 1865	3 515	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	21 017	8. August 1865	9 040	250	400	Egestorff	Hannover	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	12. August 1865	7 246	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	31. August 1865	8 969	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	9. September 1865	8 668	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	2. October 1865	9 832	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	7. October 1865	10 441	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	18 017	14. December 1865	11 758	260	400	Derselbe	Daselbst	2 844	10	—	2 854	20 871
—	18 017	20. December 1865	12 661	260	400	Derselbe	Daselbst	2 844	10	—	2 854	20 871
—	17 369	1. Mai 1866	12 502	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	20 025	5. Juni 1866	7 808	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	20 025	23. Juni 1866	7 130	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	16 320	30. Juni 1866	7 600	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	20 025	16. August 1866	7 120	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	16 320	1. September 1866	8 141	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	20 025	12. September 1866	6 964	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	16 320	29. September 1866	6 539	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	15. November 1866	5 606	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	24. November 1866	6 602	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	14 917	5. März 1867	1 944	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	14 917	13. März 1867	1 642	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	20 025	16. März 1867	4 056	250	400	Egestorff	Hannover	3 550	12	—	3 562	23 587
—	14 917	19. März 1867	40	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	20 025	23. März 1867	3 996	250	400	Egestorff	Hannover	3 550	12	—	3 562	23 587
—	14 917	27. März 1867	1 040	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	20 025	29. März 1867	4 009	250	400	Egestorff	Hannover	3 550	12	—	3 562	23 587
—	20 025	18. April 1867	3 664	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	17 369	2. Mai 1867	5 230	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	10. Mai 1867	4 734	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	16 320	20. Juni 1867	2 065	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	23. Juli 1867	2 125	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	1. August 1867	1 715	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	15. August 1867	1 655	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	29. August 1867	1 550	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	19. September 1867	2 016	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	17 369	24. December 1867	40	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
5 360	1 494 265		2 731 304	19 955	29 436			256 963	1 983	260	259 206	1 753 471
55	15 405		28 158	224	331			2 887	22	3	2 912	18 317

Jerxheim, Huy, Bielstein werden 160 Centner des Maschinengewichts von der ersten Tenderachse getragen; desgleichen 90 Centner bei den Locomo-Halberstadt, Stauffenburg, Düsseldorf, Köterberg, Königslutter, Hildesheim, Rosstrappe, Walkenried.

und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven.

30	12 730	Januar 1839	Ende 1854 26 458	114	171	Norris	Philadelphia	2 200	300	20	2 520	15 250
490	11 230	September 1842	Ende 1861 48 416	159	232	Sharp-Roberts	Manchester	2 600	40	—	2 640	13 870
—	13 330	Mai 1843	Ende 1859 36 366	115	172	Maschinenfabrik	Zorge	2 100	40	—	2 140	15 470
50	15 550	December 1833	Ende 1864 25 916	114	171	Dieselbe	Daselbst	1 600	40	—	1 640	17 190
50	15 550	eodem	Ende 1864 24 161	114	171	Forester	Liverpool	2 140	300	20	2 460	15 010
—	13 330	Mai 1842	Ende 1864 32 614	100	157	Sharp-Roberts	Manchester	2 100	400	230	2 730	16 120
70	6 790	November 1843	5. Octbr 1866 39 534	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 940	40	—	1 980	8 770

Gattung der Wagen.	Nro.	Bedeckt oder offen.	Anzahl der Wagen.	Ein jeder Wagen						
				besitzt Achsen	kann fassen			Equi- pagen Stück.	Luxus- Pferde Stück.	Güter, auch Pferde u. Vieh. Ctr.
					Personen					
					in Classe					
Stück.	I.	II.	III.	Stück.	Stück.					
Hof-Reisewagen	1	bedeckt	1	3	24	—	—	—	—	—
Salonwagen	76	"	1	3	24	—	—	—	—	—
Personenwagen	{ 4 bis 7, 47 bis 56, 72 bis 75, 77 bis 80, 98 bis 106, 112, 113 }	"	33	3	6	32	—	—	—	—
Desgleichen	23	"	1	3	—	48	—	—	—	—
Desgleichen	3	"	1	3	10	12	20	—	—	—
Desgleichen	15, 17, 18	"	3	3	6	16	40	—	—	—
Desgleichen	31	"	1	3	6	8	40	—	—	—
Desgleichen	16, 34	"	2	3	6	16	20	—	—	—
Desgleichen	69 bis 71, 81 bis 83	"	6	3	6	16	40	—	—	—
Desgleichen	13	"	1	3	—	12	50	—	—	—
Desgleichen	20, 21, 24	"	3	3	—	12	40	—	—	—
Desgleichen	{ 2, 9, 10, 14, 26, 27, 30, 33, 36, 38 bis 46, 57 bis 68, 84 bis 97, 107, 108, 114 bis 119 }	"	52	3	—	—	60	—	—	—
Desgleichen	11, 19	"	2	3	—	—	40	—	—	—
Desgleichen	{ 8, 25, 28, 29, 32, 35, 37, 109 bis 111, 120, 121 }	"	12	3	—	—	30	—	—	—
Desgleichen	22	"	1	3	—	—	20	—	—	—
Desgleichen	12	"	1	3	—	—	56	—	—	—
Desgleichen	151 bis 153	"	3	2	—	8	30	—	—	—
Summa der bedeckten Personenwagen . . . }	—	—	124	—	—	—	—	—	—	—
Güterwagen	{ 201 bis 204, 206, 207, 209 bis 249 }	bedeckt	47	4	—	—	—	—	—	200
Desgleichen	301 bis 347	"	47	3	—	—	—	—	—	150
Pferdewagen	351 bis 353	"	3	2	—	—	—	—	3	100
Güterwagen	365 bis 400	"	36	2	—	—	—	—	—	100
Viehswagen mit doppel- tem Boden	401	"	1	2	—	—	—	—	—	100
Güterwagen	402 bis 476	"	75	2	—	—	—	—	—	100
Viehswagen	477 bis 489	"	13	2	—	—	—	—	—	100
Güterwagen	490 bis 663	"	174	2	—	—	—	—	—	100
Viehswagen	664 bis 673	"	10	2	—	—	—	—	—	100
Güterwagen	674 bis 775	"	102	2	—	—	—	—	—	100
Desgleichen	1001 bis 1135	"	135	2	—	—	—	—	—	200
Summa der bedeckten Güterwagen }	—	—	643	—	—	—	—	—	—	—
Güterwagen	1201 bis 1330	offen	130	2	—	—	—	—	—	100
Viehswagen	1451 bis 1456	"	6	2	—	—	—	—	—	100
Langholztransportwagen	1501 bis 1520	"	20	2	—	—	—	—	—	100
Equipagewagen	1551, 1552	"	2	2	—	—	—	—	—	100
Güterwagen	1601 bis 1606	"	6	4	—	—	—	—	—	200
Desgleichen	1607	"	1	4	—	—	—	—	—	300
Desgleichen	1608	"	1	4	—	—	—	—	—	400
Desgleichen	1651 bis 1680	"	30	3	—	—	—	—	—	120
Kohlen- u. Cokeswagen .	{ 1801 bis 2377, 2402 bis 2411, 2424 bis 2426 }	"	590	2	—	—	—	—	—	200
Summa der offenen Gü- terwagen }	—	—	786	—	—	—	—	—	—	—
Kleine Erdwagen . . .	—	offen	8	2	—	—	—	—	—	30
Personenwagen	—	—	124	—	—	—	—	—	—	—
Bedeckte u. offene Gü- terwagen }	—	—	1429	—	—	—	—	—	—	—
Kleine Erdwagen . . .	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—
Sämmtliche Wagen . .	—	—	1561	—	—	—	—	—	—	—
Dazu Braunschweigischer An- theil an den gemeinschaftlichen Wagen der Gruppe des Norddeut- schen Eisenbahn-Verbandes: Braunschweig, Hannover und Cöln-Minden:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Courierzug-Personenw.	61 bis 66 und 111 bis 140	bedeckt	36	3	—	—	—	—	—	—
Personenwagen mit Post- coupés	99 bis 110	"	12	3	—	—	—	—	—	—
Gepäckwagen	1 bis 27	"	27	3	—	—	—	—	—	—
Summa der gemeinschaft- lichen Wagen	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—

Alle Wagen							Anzahl der Bremsen.	Gewicht		Preis der Wagen.	Durchschnittspreis		Bemerkun- gen.	
besitzen Achsen.	können fassen							aller Wagen.	pro Achse.		pro Stück	pro Achse.		
	Personen			Equi- pagen.	Luxus- Pferde.	Güter auch Pferde u. Vieh. Ctr.								
	in Classe													
Stück.	I.	II.	III.	Stück.	Stück.	Ctr.	Stück.	Ctr.	Ctr.	Thaler.	Thaler.	Thaler.		
3	24	—	—	—	—	—	—	240	80	5 409	5 409	1 803	Nr. 8, 11, 25, 28, 29, 32, 35, 37, 109 bis 111, 120, 121 sind mit Coupées für Post- beamte und Packräumen für Postgüter eingerrichtet. Nr. 14 ist mit einem Geräthe- coupée versehen und nur zur Be- förderung von Personen im Bahndienste bei vorkommenden Unfällen, be- stimmt.	
3	24	—	—	—	—	—	—	230	77	4 000	4 000	1 333		
99	198	1056	—	—	—	—	25	7 896	79	129 802	3 933	1 311		
3	—	48	—	—	—	—	—	188	63	3 020	3 020	1 006		
3	10	12	20	—	—	—	1	174	58	3 220	3 220	1 073		
9	18	48	120	—	—	—	3	550	61	9 678	3 226	1 075		
3	6	8	40	—	—	—	—	174	58	2 500	2 500	833		
6	12	32	40	—	—	—	1	220	73	5 786	2 893	964		
18	36	96	240	—	—	—	6	1 489	83	24 120	4 020	1 340		
3	—	12	50	—	—	—	1	180	60	2 600	2 600	867		
9	—	36	120	—	—	—	1	653	73	9 260	3 087	1 029		
156	—	—	3120	—	—	—	20	11 054	71	150 087	2 886	962		
6	—	—	80	—	—	—	—	412	69	5 920	2 960	987		
36	—	—	360	—	—	—	6	2 728	76	33 690	2 808	936		
3	—	—	20	—	—	—	1	192	64	3 220	3 220	1 073		
3	—	—	56	—	—	—	—	188	63	2 700	2 700	900		
6	—	24	90	—	—	—	—	462	77	7 140	2 380	1 190		
369	328	1372	4356	—	—	—	65	27 035	73	402 152	3 243	1 090	Nr. 302, 309, 311, 315 sind mit Packräumen für Postgüter ein- gerichtet.	
188	—	—	—	—	—	9 400	—	9 288	48	106 288	2 261	565		
141	—	—	—	—	—	7 050	47	9 908	70	106 948	2 275	758		
6	—	—	—	—	9	300	—	366	61	4 419	1 473	736		
72	—	—	—	—	—	3 600	15	4 248	59	50 190	1 394	697		
2	—	—	—	—	—	100	—	103	52	519	519	259		
150	—	—	—	—	—	7 500	6	7 796	52	82 148	1 095	548		
26	—	—	—	—	—	1 300	—	1 248	48	12 340	949	474		
348	—	—	—	—	—	17 400	70	19 788	57	244 725	1 406	703		
20	—	—	—	—	—	1 000	—	1 188	59	15 385	1 538	769		
204	—	—	—	—	—	10 200	43	11 920	59	139 820	1 370	685		
270	—	—	—	—	—	27 000	72	19 572	72	204 594	1 515	757		
1427	—	—	—	—	9	84 850	253	85 425	59	967 376	1 504	677		Nr. 1238 bis 1245 sind auch zu Laugholtrans- porten zu be- nutzen.
260	—	—	—	—	—	13 000	34	10 500	41	109 449	842	421		
12	—	—	—	—	—	600	—	602	50	5 160	860	430		
40	—	—	—	—	—	2 000	—	1 836	48	19 061	953	476		
4	—	—	—	2	—	200	—	154	38	1 402	701	350		
24	—	—	—	—	—	1 200	—	1 112	48	13 005	2 168	542		
4	—	—	—	—	—	300	—	200	50	2 000	2 000	500		
4	—	—	—	—	—	400	—	330	82	3 000	3 000	750		
90	—	—	—	—	—	3 600	6	3 060	34	30 264	1 009	336		
1180	—	—	—	—	—	118 000	299	66 084	56	739 973	1 254	627		
1618	—	—	—	2	—	139 300	339	83 878	52	923 314	1 175	571		
16	—	—	—	—	—	240	—	116	7	868	108	54		
369	328	1372	4356	—	—	—	65	27 035	73	402 152	3 243	1 090		
3045	—	—	—	2	9	224 150	592	169 303	55	1 890 690	1 323	621		
16	—	—	—	—	—	240	—	116	7	868	108	54		
3430	328	1372	4356	2	9	224 390	657	196 454	57	2 293 710	1 469	668		
108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135 971	3 777	1 259		
36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 317	3 360	1 120		
81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58 216	2 156	719		
225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	234 504 *	3 127	1 042	* Br. Anthell 3/12 = 42210 Thl.	

* Br. Anthell
3/12 = 42210Thl.

Veränderung des Wagenbestandes.

Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Bis Ende 1866						Im Jahre 1867						Also bis Ende 1867						Bestand Ende 1867		
		angeschafft			zurückgestellt			angeschafft			zurück- gestellt			angeschafft			zurückgestellt			Stück.	Achsen.	Preis.
		Stück.	Achsen.	Preis.	Stück.	Achsen.	Preis.	Stück.	Achsen.	Preis.	Stück.	Achsen.	Preis.	Stück.	Achsen.	Preis.	Stück.	Achsen.	Preis.			
		Thlr.			Thlr.			Thlr.			Thlr.			Thlr.			Thlr.			Thlr.		
Personenwagen	bedeckt	127	365	391 735	13	26	20 757	10	30	31 174	—	—	—	137	395	422 909	13	26	20 757	124	369	402 152
Desgleichen	offen	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—	—	—	—	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—
Güterwagen	bedeckt	582	1295	861 084	6	18	9 893	67	150	116 185	—	—	—	649	1445	977 269	6	18	9 893	643	1427	967 376
Desgleichen	offen	687	1420	770 359	42	84	20 630	141	232	173 585	—	—	—	828	1702	943 944	42	84	20 630	786	1618	923 314
Kleine Erdwagen	"	130	260	43 251	122	244	42 383	—	—	—	—	—	—	130	260	43 251	122	244	42 383	8	16	868
Personen-, Güter- u. kl. Erdwagen {	bedeckt u. offen	1542	3372	2 075 029	199	404	102 263	218	462	320 944	—	—	—	1760	3834	2 395 973	199	404	102 263	1561	3430	2 293 710

VI.

Anlagecapital und dessen Verwendung.

	A.	B.	C.	D.	E.	F.	G.	H.	I.
	Grund- entschädi- gungen.	Erd- arbeiten.	Brücken.	Oberbau.	Weichen.	Über- fahrten.	Bahnhöfe.	Locomo- tiven.	Wagen.
	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler
Durch angeliehene Capitalien	880 257	3 563 658	1 014 261	3 524 980	100 823	178 788	999 507	622 248	658 286
Aus den Betriebsaufkünften bis Ende 1866	168 031	406 879	170 771	516 224	18 986	11 353	928 840	957 190	1 535 259
„ „ „ im Jahre 1867	44 529	1 250	—	9 850	—	—	121 820	279 429	217 140
Ferner für die Holzmindener Bahn im Jahre 1867	15 124	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Summa</i> . . .	1 107 941	3 971 737	1 185 032	4 051 054	119 809	190 141	2 050 167	1 858 867	2 410 686
Davon ab:									
Der Werth der aus der Nutzung gefalle- nen Anlagen	1 423	—	48 226	121 637	1 826	2 504	72 204	104 680	102 266
Bleibt nutzbares Anlagecapital	1 106 518	3 971 737	1 136 806	3 929 417	117 983	187 637	1 977 963	1 754 187	2 308 420
Procente des nutzbaren Anlagecapitals .	6,34	22,77	6,52	22,53	0,68	1,08	11,34	10,06	13,24
Kosten pro Bahnmeile (auf 33,68 Meilen vertheilt)	32 854	117 927	33 753	116 669	3 503	5 571	58 728	52 084	68 541

Das angeliehene Baucapital beträgt, wie oben

Ueber die Zinsen des angeliehenen Baucapitals hinaus hat der Bahnbetrieb zur Ablieferung gebracht

Eine Verwendung dieser Ablieferung zur Amortisation hätte das angeliehene Baucapital reducirt auf

Die Verwendung aus den Betriebsaufkünften zu Erweiterungsanlagen, nach Absatz der aus der Nutzung gefallenen Anlagen
der erhoben auf

Capital.

K. Admini- stration.	L. Zinsen.	M. Elektro- magneti- scher Tele- graph.	N. Insge- mein.	Summa	Repartition des angeliehenen Baucapitals.			
					Bahnstrecken.	Bahnlänge (genau). Meilen	Ursprüngliches Anlage- capital	
							im Ganzen	pro Meile
Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler			Thaler	Thaler
248 590	351 735	46 246	226 921	12 416 300	Braunschweig - Wolfenbüttel	1,58	544 600	344 684
					Wolfenbüttel - Oschersleben	7,31	2 146 200	293 598
					Wolfenbüttel - Harzburg	4,50	640 000	142 539
					Braunschweig - Hannoversche Grenze .	2,51	747 200	297 689
					Börssum - Kreiensen	8,15	3 151 700	386 712
					Jerxheim - Helmstedt	2,95	1 176 600	398 847
11 035	111	40 660	26 449	4 791 788	Büddenstedt - Trendelbusch	0,40	50 000	125 000
—	—	—	—	674 018	Kreiensen - Holzminden	6,28	3 960 000	630 573
—	—	—	—	15 124	Summa . . .	33,68	12 416 300	368 655
259 625	351 846	86 906	253 370	17 897 230				
—	—	2 600	—	457 363				
259 625	351 846	84 306	253 370	17 439 867				
1,49	2,02	0,48	1,45	100,00				
7 709	10 447	2 503	7 523	517 811				
.				12 416 300				
.				3 821 184				
.				8 595 116				
5 023 567 Thaler hätte dieses Capital wie-				13 618 683				
.								

II. Anleihe.

	Die zu verzinsende Anleihe beträgt unter Berücksichtigung der Coursverluste und Coursgewinne			
	4procentig.	3½procentig.	3procentig.	im Ganzen.
	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler
Ende 1866	5 077 650	5 925 000	463 100	11 465 750
Dazu im Jahre 1867	1 181 900	—	—	1 181 900
Ende 1867	6 259 550	5 925 000	463 100	12 647 650
Hierauf sind amortisirt bis Ende 1866	240 750	1 014 500	46 600	1 301 850
im Jahre 1867	57 250	63 550	4 450	125 250
Im Ganzen	298 000	1 078 050	51 050	1 427 100
Bleibt zu verzinsen (pro 1868)	5 961 550	4 846 950	412 050	11 220 550

Anhang zu Tabelle VI.

Specification der im Jahre 1867 aus der Nutzung gefallenen Anlagen.

Ord.-Nro.	Bezeichnung der Anlagen.	Thaler
1	35 laufende Ruthen Bahngleis auf dem Bahnhofe Braunschweig	786
2	Drei Drehscheiben daselbst	1 500
3	Das alte Tränkanstaltsgebäude daselbst	1 375
4	Das kleine Schmidt'sche Wohnhaus an der Promenade daselbst	4 400
5	Der Brunnen zwischen dem Stations- und dem Directionsgebäude daselbst	904
6	800 laufende Fuss Stackett an der Westseite des Bahnhofes in Braunschweig	275
7	Ein Nebengebäude (Holzstall) auf dem Bahnhofe Wolfenbüttel	200
8	Ein Canal in der Oscherslebener Bahn	5
9	Eine Ueberfahrt und drei Schieebarrieren daselbst	11
10	Sechs Weichen nebst Nebengleisen auf dem Bahnhofe Oschersleben	2 377
11	Der Vorbau an dem Güterschuppen daselbst	300
12	Eine Drehscheibe auf dem Bahnhofe Vienenburg	1 000
13	17 Canäle in der Harzbahn	414
14	9 Ueberfahrten daselbst	418
15	318 laufende Fuss hölzerner Perron auf dem Bahnhofe Sölingen	145
16	Eine hölzerne Viehladerampe auf dem Bahnhofe Schöningen	105
	Summa	14 215
	Dazu	
	der Werth der in der Vorzeit aus der Nutzung gefallenen Anlagen mit	448 148
	Gesammtbetrag der bis Ende 1867 aus der Nutzung gefallenen Anlagen	457 363

III. E r t r a g.

Der Bahnbetrieb hat aufgebracht							B e m e r k u n g e n.
die wirklichen Zinsen der Anleihe mit	den wirklichen Amortisationsbetrag mit	an weiter abgelieferten Ueberschüssen.	gesammte baare Ablieferung an die Staatscasse.	aus den laufenden Etats für fremde Zwecke.	für Erweiterungsanlagen nach Abzug des Werths der aus der Nutzung gefallenen Anlagen.	Summa der baaren Ablieferung und der Verwendung zu fremden Zwecken und zu Erweiterungen.	
Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	
4 532 722	1 301 850	1 196 606	7 031 178	73 851	4 348 640	11 453 669	*) Die Differenz zwischen dieser Summe und der in den Tabellen XVII. und XX. angegebenen rührt daher, dass die an der etatmässigen Summe der Postintraden fehlenden 4131 Thaler aus den Eisenbahnüberschüssen gedeckt sind.
420 030	125 250	854 720	1 400 000 *)	95 999	674 927	2 170 926	
4 952 752	1 427 100	2 051 326	8 431 178	169 850	5 023 567	13 624 595	

VII. Uebersicht des Beamten-

(Mit Ausschluss des bei Neu

	Als Staatsdiener angestellte Beamte		Nicht fest angestellte Officianten	
	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Remunera- tion. Thlr.
I. Central-Verwaltung:				
1. Direction (incl. zweier unbesoldeter Mitglieder)	6	7 400	—	—
2. Bureau	45	25 883	13	2 586
3. Drucker, Billetstempler, Boten, Heizer und Zimmerwärter	7	2 143	—	—
4. Hauptcasse (incl. zweier Boten)	8	4 700	1	182
II. Bahn- und Bahnstabsverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung:				
a) Technischer Dienst	14	12 106	8	3 371
b) Büreaudienst (incl. dreier Boten)	22	11 106	7	1 638
2. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn:				
a) Bahnaufseher	18	6 223	5	1 192
b) Bahnwärter und Gehülfen	—	—	482	78 467
c) Weichenwärter und Gehülfen	—	—	134	27 238
d) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahn	—	—	—	—
3. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahnstabs:				
a) Bahnstabsaufseher, Portiers und Perronwärter	45	15 080	2	438
b) Thorwärter, Nachtwächter, Zimmerwärter, Laternenputzer etc.	1	167	7	1 238
c) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahnstabs	—	—	—	—
III. Transportverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung	3	3 050	—	—
2. Expeditionsdienst:				
a) Expedienten, Einnahmer, Buchführer und Assistenten	89	43 647	28	5 580
b) Magazinaufseher, Waagemeister, Güterbegleiter, Boten, Arbeiter bei Verladung des Gepäcks, der Güter und Producte	12	4 070	—	—
3. Fahrdienst:				
a) Locomotivführer und Assistenten	45	23 120	37	9 979
b) Heizer	—	—	75	17 272
c) Zugführer, Schaffner und Fahrgehilfen	94	30 230	79	14 986
d) Packmeister	32	10 849	—	—
e) Arbeiter bei Arrangirung der Züge, Putzen, Schmieren der Wagen etc.	—	—	—	—
4. Maschinenverwaltung:				
a) Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Locomotiven und Tender	3	2 200	1	365
b) Putzen derselben	—	—	—	—
c) Verarbeitung des Kokes und Brennholzes	—	—	—	—
5. Wagenverwaltung:				
a) Wagenverwalter, Wagenmeister und Wagencontroleure	9	3 350	1	365
b) Arbeiter behuf Unterhaltung der Wagen	—	—	—	—
IV. Verwaltung der elektro-magnetischen Telegraphen (incl. dreier Boten)	18	8 111	3	527
V. Werkstättenverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung:				
a) Technischer Dienst	1	900	4	1 281
b) Büreaudienst (incl. eines Boten)	14	6 575	2	325
c) Modellmeister und Aufseher	8	3 095	7	2 485
2. Leistungen im Interesse der Werkstatt	—	—	—	—
3. Leistungen für den Bahnbetrieb	—	—	—	—
VI. Verwaltung des Uniformierungswesens	2	1 250	—	—
Ueberhaupt	496	225 260	896	169 515
Im Durchschnitt pro Person und Jahr Thlr.	—	454	—	189
" " " " " Tag Gr.	—	—	—	—

und Arbeiter-Personals.

bauten beschäftigten Personals.)

Handwerker				Handarbeiter				Erläuterungen.
in Tagelohn		in Accord		in Tagelohn		in Accord		* Bei Annahme von 300 Arbeitstagen pro Mann. ** Bei Annahme einer gleichen Arbeitszeit und eines höheren Werthes der Accorarbeit gegen Tagelohnarbeit, wie 1,4 : 1.
Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl * *	Lohn. Thlr.	Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl * *	Lohn. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	Der Werth der Emolumente, als freie Wohnung, Dienstkleidung, Meilengelder, Prämien und Gratificationen, ist dem Gehalte hinzugerechnet.
—	—	1,0	248	2,8	484	1,0	188	
—	—	—	—	—	—	0,1	18	
—	—	—	—	—	—	—	—	Darunter 1 Beamter, welcher die Funct. III. 1. u. V. 1. mit ausübt.
—	—	—	—	4,0	606	0,5	98	
—	—	—	—	—	—	—	—	
6,2	1642	31,6	8 923	124,7	14 691	439,8	72 320	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
7,1	1254	173,2	30 300	68,2	10 870	22,2	3 374	
—	—	—	—	33,0	4 440	49,8	8 714	
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausserdem der Pos. II. 1. a. aufgeführte Beamte.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	244,6	39 613	38,2	8 292	
—	—	—	—	—	—	—	—	Dieselben versehen zugleich die Function Pos. V. 1. a. Die Arbeiten behuf Unterhaltung der Locomotiven sind unter den Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. enthalten.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	115,6	22 640	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	128,0	17 909	—	—	Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expeditionspersonale mit besorgt.
15,2	3 018	—	—	1,2	158	52,8	13 457	
1,0	243	—	—	4,9	657	—	—	
—	—	—	—	2,3	347	0,3	62	Ausserdem die Pos. II. 1. a. u. III. 4. a. aufgeführten Beamten.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	1,0	206	0,3	59	
26,7	4 937	4,3	1186	75,0	10 589	3,6	776	in Summa 3599,8 Personen mit 784 734 Thlr.
349,9	64 235	118,1	34 838	55,5	7 633	4,1	884	
—	—	—	—	—	—	—	—	
406,1	75 379	328,2	75 495	860,8	130 843	612,7	108 242	
—	186	—	230	—	152	—	177	
—	18,6	—	23,0	—	15,2	—	17,7	

VIII. Leistungen der Locomotiven

Laufende Nro.	Namen der Locomotiven.	Nummer der Monate, in welchen der Dienst stattgefunden hat.	Anzahl der Dienstage.	Fahrzeit. Stund.	Dienstzeit bei Anrrangung der Züge und Reserve auf den Bahnhöfen. Stund.	Durchlaufene Meilen.	Geschwindigkeit oder durch- laufene Meilen pro Stunde, incl. der Aufenthalte auf den Zwischenstationen.	Beschaffte		Durchschnitt- liche Stärke des Zuges		Die Wider- stände der Locomo- tive nebst Tender sind zu betrachten wie ein Zug in dem Ge- wichte von Zollcentner.
								Achs- meilen.	Centner- meilen, reducirt auf hori- zontale Bahn.	nach Ach- sen.	in Zoll- centnern, reducirt auf hori- zontale Bahn.	
1	Dart	1 u. 3 — 12	215	807	363	3 139	3,9	63 040	4 471 420	20	1 424	3 070
2	Hackelberg	1 — 12	210	—	2 926	—	—	—	—	—	—	2 850
3	Braunschweig	1 — 12	210	—	2 764	—	—	—	—	—	—	2 400
4	Wildemann	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 350
5	Crodo	1 — 12	323	1 699	1 377	3 952	2,3	133 689	10 860 800	34	2 748	5 350
6	Hercynia	1 — 12	328	1 172	465	5 572	4,8	94 251	7 697 700	17	1 331	3 930
7	Blankenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 880
8	Wolfenbüttel	1	6	18	—	89	4,9	1 017	86 970	11	977	3 930
9	Brocken	1 — 8	215	—	3 094	—	—	—	—	—	—	5 350
10	Germania	1 — 5, 8 — 12	245	385	2 151	1 595	4,1	27 669	1 826 410	17	1 145	5 350
11	Concordia	1 — 12	286	1 250	148	4 856	3,9	95 393	6 922 070	20	1 425	5 350
12	Hannover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 350
13	Cöln	1 — 8	249	905	591	2 977	3,3	53 077	3 152 550	18	1 059	5 350
14	Berlin	1 — 3, 9 — 12	149	574	1 098	2 128	3,7	55 702	4 104 600	26	1 928	4 860
15	Bremen	1 — 11	312	1 133	738	5 362	4,7	93 121	8 906 550	17	1 661	4 860
16	Hamburg	1 — 4	91	9	1 360	32	3,6	486	36 300	15	1 134	5 350
17	Dresden	1 — 12	293	859	3 380	2 675	3,1	75 059	5 362 150	28	2 004	4 860
18	Leipzig	1 — 5, 9 — 12	184	734	1 615	2 177	3,0	73 207	5 271 870	34	2 422	4 860
19	London	1 — 10	197	757	16	3 445	4,6	76 155	5 400 220	22	1 568	4 530
20	Paris	1 — 12	224	868	186	4 096	4,7	87 171	6 439 950	21	1 572	4 530
21	Elbe	1 — 8	187	877	884	2 561	2,9	130 321	9 289 800	51	3 627	5 350
22	Rhein	1 — 10	226	1 018	1 320	3 263	3,2	162 102	11 639 170	50	3 567	5 350
23	Weser	1 — 12	289	1 487	1 020	3 541	2,4	116 259	9 167 050	33	2 589	6 420
24	Oker	1 — 7	157	722	702	2 072	2,9	102 891	7 333 480	50	3 539	6 420
25	Leine	1 — 12	292	1 501	1 183	5 094	3,4	168 836	12 182 160	33	2 391	6 420
26	Amsberg	1 — 12	302	1 238	—	5 568	4,5	125 456	8 895 420	23	1 598	4 530
27	Gandersheim	1 — 12	227	1 137	108	5 764	5,1	122 106	8 889 160	21	1 542	4 530
28	Seesen	1 — 12	245	1 177	353	5 850	5,0	125 635	9 206 260	21	1 574	4 530
29	Solling	1 — 6	135	621	692	1 813	2,9	94 479	6 739 140	52	3 717	6 420
30	Elm	3 — 12	176	1 140	11	3 115	2,7	88 451	6 256 840	28	2 009	4 860
31	Schöningen	1 u. 3 — 12	276	1 241	1 449	3 746	3,0	194 256	13 751 000	52	3 671	6 420
32	Radau	1 — 9	193	536	1 967	1 646	3,0	65 714	4 663 320	40	2 833	6 420
33	Helmstedt	1 u. 12	33	159	179	433	2,7	21 756	1 546 750	50	3 572	6 420
34	Ilse	1 — 12	242	1 128	361	5 651	5,0	119 983	15 704 910	21	2 779	4 530
35	Asse	2 — 5, 7 — 12	217	340	2 507	744	2,2	32 504	2 506 940	44	3 370	6 420
36	Cassel	8 — 12	131	594	647	1 901	3,2	92 936	7 070 250	49	3 719	6 420
37	Holzminden	1 — 3, 9 — 12	122	776	90	2 088	2,7	70 161	5 121 620	34	2 453	6 420
38	Oels	1 — 3, 8 — 12	128	514	838	1 507	2,9	45 072	3 195 280	30	2 120	6 420
39	Bode	1 — 12	325	1 676	1 512	6 155	3,7	173 235	12 370 420	28	2 010	6 420
40	Elfenstein	1 — 9, 11 — 12	197	1 116	359	3 138	2,8	77 817	5 853 130	25	1 865	4 860
41	Hils	6 — 12	182	734	810	2 409	3,3	139 548	9 963 020	58	4 136	6 420
42	Gaus	1 u. 3 — 8	112	502	525	1 703	3,4	65 439	4 666 160	38	2 740	4 530
43	Frankfurt	1 — 12	241	1 298	615	3 843	3,0	91 009	6 425 130	24	1 672	4 860
44	Lessing	1 — 2, 9 — 12	82	364	—	1 643	4,5	33 159	2 265 460	20	1 379	4 530
45	Roswitha	2 — 11	305	1 239	9	5 584	4,5	132 332	9 463 020	24	1 695	4 530
46	Bruno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 000
47	Welf	1 — 10	163	666	164	2 899	4,4	68 283	4 871 170	24	1 680	4 530
48	Auton	1 — 12	293	1 722	572	4 830	2,8	163 370	12 648 660	34	2 618	6 420
49	Göttingen	1 — 12	182	889	—	6 103	6,9	145 295	10 314 520	24	1 690	4 530
50	Lüneburg	1 u. 3 — 12	201	915	—	5 278	5,8	125 940	8 955 060	24	1 697	4 530
51	Dankwart	1 — 7, 12	182	924	52	2 398	2,6	228 571	16 289 520	95	6 793	9 000
52	Eberstein	1 — 12	283	2 172	426	4 804	2,2	288 878	20 922 400	60	4 355	9 000
53	Stadtdoldendorf	1 — 7	186	977	—	2 418	2,5	236 494	16 905 620	97	6 961	9 000
54	Hansa	1 — 12	303	—	4 592	—	—	—	—	—	—	6 420
55	Brabant	1 — 12	321	56	4 424	204	3,6	2 453	215 950	12	1 059	6 420
56	Sölter	1 — 12	306	1 740	39	5 554	3,2	319 069	23 032 100	57	4 147	9 000
Latus			11 187	44 366	50 682	157 415		5 098 847	378 859 450			

im Jahre 1867.

Die mechanische Brutto-Leistung der Locomotive beträgt also, reducirt auf horizontale Bahn		Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch, incl. aller Verluste beim Fahr- und Reservedienste							Holz- Holz- kohl- len-		Als Verluste kann man von dem Cokes- resp. Steinkohlenverbrauche abrechnen				Hiernach bleibt als Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch für die mechanische Leistung, incl. Stillstand auf den Zwischenstationen					
im Ganzen.	pro Meile.	Cokes.	Steinkohlen.	im Ganzen.	pro Meile.	pro Centnermeile auf horizont. Bahn.	also für die Locomotive und Tender allein pro Meile auf horizontale Bahn.	Verbrauch beim Anheizen pro Tag	5:252	2:143	für Anheizen und Ausreissen des Feuers	im Ganzen	Zusammen	für die Fahrzeit im Ganzen.	pro Stunde der Fahrzeit.	pro Meile.	pro Centnermeile.	also für die Locomotive und Tender allein auf horizontale Bahn pro Meile.		
Centnermeilen.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Cubikf.	Cubikf.	Z.-Pfd.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.		
14 108 150	4 494	1 000	2 933	3 933	125	0,028	86	1 129	461	300	645	303	948	2 985	370	95	0,021	64		
—	—	3 000	147	3 147	—	—	—	1 103	450	250	525	2 622	3 147	—	—	—	—	—		
—	—	1 800	567	2 367	—	—	—	1 103	450	250	525	1 842	2 367	—	—	—	—	—		
32 004 000	8 098	4 500	5 902	10 402	263	0,033	177	1 696	692	350	1 131	1 949	3 080	7 322	431	185	0,023	123		
29 595 660	5 311	3 500	3 595	7 095	127	0,024	94	1 723	703	300	984	473	1 457	5 638	481	101	0,019	75		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	250	—	—	—	—	—	—	—	—		
436 740	4 907	60	60	120	135	0,027	106	32	13	300	18	—	18	102	567	116	0,023	90		
—	—	3 200	521	3 721	—	—	—	1 129	461	350	753	2 968	3 721	—	—	—	—	—		
10 359 660	6 495	1 300	5 382	6 682	419	0,065	348	1 303	531	350	868	2 826	3 694	2 988	776	187	0,029	155		
32 901 670	6 775	3 200	2 927	6 127	126	0,019	102	1 502	613	350	1 001	193	1 194	4 933	379	102	0,015	80		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350	—	—	—	—	—	—	—	—		
19 079 500	6 409	1 200	5 350	6 550	220	0,034	182	1 308	534	350	872	818	1 690	4 860	537	163	0,025	134		
14 445 680	6 788	1 500	3 269	4 769	224	0,033	160	783	319	350	522	1 538	2 060	2 709	472	127	0,018	87		
34 965 870	6 521	4 300	4 889	9 189	171	0,026	126	1 639	669	350	1 092	966	2 058	7 131	629	133	0,020	97		
207 500	6 484	669	1 455	2 124	6 638	1,024	5 478	478	195	350	319	1 725	2 044	80	883	250	0,039	209		
18 362 650	6 864	2 200	7 368	9 568	358	0,052	253	1 539	628	350	1 026	4 270	5 296	4 272	497	160	0,023	112		
15 852 090	7 282	1 600	4 430	6 030	277	0,038	185	966	394	350	644	2 252	2 896	3 134	427	144	0,020	99		
21 006 070	6 098	5 900	135	6 035	175	0,029	131	1 035	422	300	591	17	608	5 427	717	157	0,026	118		
24 994 830	6 102	5 600	870	6 470	158	0,026	118	1 176	480	300	672	210	882	5 588	644	136	0,022	100		
22 991 150	8 977	450	6 830	7 280	284	0,032	171	982	401	350	655	1 448	2 103	5 177	590	202	0,023	123		
29 096 220	8 917	1 200	7 030	8 230	252	0,028	150	1 187	484	350	791	1 675	2 466	5 764	566	177	0,020	107		
31 900 270	9 009	1 300	10 678	11 978	338	0,038	244	1 518	619	400	1 156	1 556	2 712	9 266	623	267	0,029	106		
20 635 720	9 959	900	5 725	6 625	—	0,032	205	825	336	400	628	1 114	1 742	4 883	676	236	0,024	154		
44 885 840	8 811	1 400	9 449	10 849	213	0,024	154	1 534	626	400	1 168	1 842	3 010	7 839	549	155	0,015	96		
34 118 460	6 128	8 200	2 197	10 397	187	0,030	136	1 586	647	300	906	—	906	9 491	767	170	0,028	127		
35 000 080	6 072	7 700	630	8 330	145	0,024	109	1 192	486	300	681	113	794	7 536	663	131	0,022	100		
35 706 760	6 104	8 700	915	9 615	164	0,027	122	1 287	525	300	735	393	1 128	8 487	721	145	0,024	108		
18 878 600	10 137	400	5 465	5 865	323	0,032	205	709	289	400	540	1 115	1 655	4 210	678	232	0,023	138		
21 395 740	6 869	—	6 695	6 695	215	0,031	151	924	377	350	616	13	629	6 066	532	195	0,028	136		
37 800 320	10 091	400	9 865	10 265	274	0,027	173	1 450	592	400	1 104	2 141	3 245	7 020	566	187	0,019	122		
15 230 640	9 253	700	5 455	6 155	374	0,040	257	1 014	414	400	772	2 936	3 708	2 447	456	149	0,016	103		
4 326 610	9 992	15	1 245	1 260	291	0,029	186	173	71	400	132	304	436	824	518	190	0,019	122		
41 303 940	7 309	8 600	545	9 145	162	0,022	100	1 271	519	300	726	399	1 125	8 020	711	142	0,019	86		
7 283 420	9 790	2 000	5 380	7 380	992	0,101	648	1 140	465	400	868	3 885	4 753	2 627	773	353	0,032	205		
19 274 670	10 139	35	4 240	4 275	225	0,022	141	688	281	400	524	1 018	1 542	2 733	460	144	0,014	90		
18 526 580	8 873	650	4 925	5 575	267	0,030	193	641	261	400	488	145	633	4 942	636	237	0,027	173		
12 870 220	8 540	440	3 585	4 025	278	0,031	199	672	274	400	512	1 395	1 907	2 118	412	117	0,017	109		
51 885 520	8 430	400	11 800	12 200	198	0,024	154	1 707	696	400	1 300	2 352	3 652	8 548	510	139	0,015	96		
21 103 810	6 725	600	6 395	6 995	223	0,033	160	1 035	422	350	690	363	1 053	5 942	337	189	0,028	136		
25 428 800	10 556	30	5 655	5 685	236	0,022	141	956	390	400	728	1 253	1 981	3 704	505	154	0,010	64		
12 880 750	7 270	2 700	1 875	4 575	269	0,037	168	588	240	300	336	535	871	3 704	738	217	0,021	95		
25 102 110	6 532	700	6 990	7 690	177	0,031	151	1 266	516	350	844	819	1 663	6 027	464	157	0,024	117		
9 708 250	5 909	2 600	160	2 760	168	0,028	127	431	176	300	246	—	246	2 514	691	153	0,026	118		
34 758 540	6 225	8 145	—	8 145	146	0,023	104	1 602	654	300	915	10	925	7 220	583	129	0,021	95		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	—	—	—	—	—	—	—	—		
18 003 640	6 210	5 700	580	6 280	217	0,035	159	882	360	300	504	158	662	5 618	843	194	0,031	140		
43 657 260	9 038	900	11 485	12 385	256	0,028	180	1 539	628	400	1 172	845	2 017	10 368	602	215	0,024	154		
37 961 110	6 220	9 515	—	9 515	156	0,025	113	956	390	300	546	—	546	8 969	1 009	147	0,024	108		
32 864 400	6 227	8 100	20	8 120	154	0,025	113	1 051	431	400	804	—	804	7 316	799	139	0,022	100		
37 871 520	15 793	160	7 625	7 785	325	0,021	189	956	390	400	728	76	804	6 981	755	291	0,018	162		
64 158 400	13 355	35	13 680	13 715	285	0,021	189	1 486	606	300	849	651	1 500	12 215	562	254	0,019	171		
38 667 620	15 961	700	8 466	9 166	379	0,024	216	977	399	400	744	—	744	8 422	862	348	0,022	198		
—	—	5 600	306	5 906	—	—	—	1 591	649	400	1 212	4 694	5 906	—	—	—	—	—		
1 525 630	7 479	6 000	257	6 257	367	0,410	2 632	1 686	688	400	1 284	4 463	5 747	510	911	250	0,033	212		
73 018 100	13 147	60	12 720	12 780	280	0,017	153	1 607	656	400	1 224	61	1 285	11 495	649	207	0,016	144		
1 247 140 570	—	139 564	228 668	368 232	—	—	—	58 753	23 973	—	39 316	62 744	102 060	266 172	—	—	—	—		

Leistungen der Locomotiven

Laufende Nro.	Namen der Locomotiven.	Nummer der Monate, in welchen der Dienst stattgefunden hat.	Anzahl der Dienstage.	Fahrzeit. Stund.	Dienstzeit bei Arrangirung der Züge und Reserve auf den Bahnhöfen. Stund.	Durchlaufene Meilen.	Geschwindigkeit oder durch- laufene Meilen pro Stunde, incl. der Aufenthalte auf den Zwischenstationen.	Beschaffte		Durchschnitt- liche Stärke des Zuges		Die Wider- stände der Locomotive nebst Tender sind zu betrachten wie ein Zug in dem Ge- wichte von Zollcentner.
								Achs- meilen.	Centner- meilen, reducirt auf hori- zontale Bahn.	nach Ach- sen.	in Zoll- centnern, reducirt auf hori- zontale Bahn.	
	Transport	—	11 187	44 366	50 682	157 415		5 098 847	378 859 450			
57	Richmont	1 — 12	240	1 035	—	5 688	5,5	136 344	9 671 040	24	1 700	4 530
58	Aller	1 — 12	178	1 236	567	2 861	2,3	140 126	10 232 930	49	3 577	9 000
59	Innerste	1 — 12	313	1 597	70	4 356	2,7	426 576	31 438 090	98	7 217	9 000
60	Regenstein	1 — 7, 9 — 12	278	1 566	266	3 863	2,5	298 200	20 713 660	77	5 362	9 000
61	Elfas	1 — 12	318	356	2 552	1 748	4,9	14 863	1 279 650	9	732	9 000
62	Ith	1 — 12	242	645	502	2 410	3,7	39 466	3 309 000	16	1 373	9 000
63	Höxter	1 — 4, 7 — 12	199	1 507	404	3 389	2,2	202 575	15 286 060	60	4 510	9 000
64	Bevern	1 — 6, 10 — 12	100	760	111	1 742	2,4	102 989	7 576 000	59	4 349	9 000
65	Rammelsberg	1 — 3, 6 — 8, 12	134	1 087	230	2 336	2,1	137 899	10 056 530	59	4 305	9 000
66	Bärenstein	1 — 4, 7 — 12	171	1 256	222	2 842	2,3	183 702	13 205 930	65	4 647	9 000
67	Teufelsmauer	3 — 12	217	1 478	—	3 830	2,6	461 918	32 462 160	121	8 476	9 000
68	Burg Homburg	1 — 6, 8 — 12	226	1 835	432	3 999	2,2	223 353	16 276 270	56	4 070	9 000
69	Schill	1 — 4, 6 — 12	254	1 496	541	5 744	3,8	115 593	8 403 830	20	1 463	6 500
70	Goslar	1 — 6, 8 — 12	260	1 688	318	6 652	3,9	117 375	8 708 070	18	1 309	6 500
71	Ottmer	1 — 12	309	2 030	313	8 053	4,0	147 985	10 597 720	18	1 316	9 000
72	Halberstadt	1 — 8, 10 — 12	256	2 056	505	4 501	2,2	257 228	18 729 720	57	4 161	9 000
73	Stauffenburg	1 — 10	230	1 804	489	4 019	2,2	230 906	16 821 310	57	4 185	9 000
74	Ecker	1 — 12	255	1 517	554	5 044	3,3	276 797	18 844 900	55	3 736	9 000
75	Düsseldorf	1 — 12	296	2 272	533	5 130	2,3	318 230	22 964 230	62	4 476	9 000
76	Fürstenberg	1 — 12	301	1 707	506	5 567	3,3	292 162	21 033 860	52	3 778	9 000
77	Köterberg	1 — 12	297	2 393	604	5 266	2,2	301 755	21 953 480	57	4 169	9 000
78	Münster	1 — 12	249	1 484	571	4 895	3,3	292 827	20 961 860	60	4 282	9 000
79	Ilseburg	1 — 12	253	1 514	746	5 052	3,3	278 390	19 929 830	55	3 945	9 000
80	Elberfeld	1 — 12	328	1 744	47	5 943	3,4	287 412	24 094 410	48	4 054	9 000
81	Soest	3 — 12	290	504	5 758	1 944	3,9	16 039	1 133 530	8	583	9 000
82	Main	3 — 12	268	490	5 114	1 642	3,3	11 210	810 990	7	494	9 000
83	Königsutter	3 — 12	313	1 597	70	4 056	2,5	226 339	31 438 090	56	7 751	9 000
84	Thale	3 — 12	230	11	3 145	40	3,6	648	45 890	16	1 147	9 000
85	Hildesheim	3 — 12	233	1 774	438	3 996	2,3	225 501	16 358 090	56	4 094	9 000
86	Aachen	3 — 12	178	262	1 266	1 040	4,0	15 967	1 459 190	15	1 403	9 000
87	Rosstrappe	4 — 12	227	1 772	370	4 009	2,3	225 863	16 134 230	56	4 024	9 000
88	Walkenried	4 — 12	210	1 628	387	3 664	2,3	195 108	14 486 550	53	3 954	9 000
89	Paterborn	5 — 12	202	1 339	40	5 230	3,9	98 377	7 146 360	19	1 366	9 000
90	Fallstein	5 — 12	177	1 173	89	4 734	4,0	87 001	6 337 910	18	1 339	9 000
91	Hessen	7 — 12	156	758	58	2 065	2,7	196 981	14 653 160	95	7 096	9 000
92	Romke	7 — 12	156	790	26	2 125	2,7	205 990	14 737 170	97	6 931	9 000
93	Emden	8 — 12	111	553	42	1 715	3,1	102 487	7 440 230	59	4 338	9 000
94	Jerxheim	8 — 12	90	503	112	1 655	3,3	86 787	6 212 150	52	3 754	9 000
95	Huy	8 — 12	113	584	44	1 550	2,7	159 664	11 405 680	103	7 358	9 000
96	Bielstein	9 — 12	77	512	—	2 016	3,9	37 742	2 776 220	19	1 377	9 000
97	Wien	12	3	7	—	40	5,7	626	44 370	16	1 109	9 000
	Summa		20 125	94 686	78 724	303 866		12 275 848	916 029 800			
	Durchschnitt		216	1 018	846	3 267	3,2	131 998	9 849 783	40	3 015	7 009

im Jahre 1867 (Fortsetzung).

Die mechanische Brutto-Leistung der Locomotive beträgt also, reducirt auf horizontale Bahn		Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch, incl. aller Verluste beim Fahr- und Reservedienste							Holz-	Holz-kohlen-	Als Verluste kann man von dem Cokes- resp. Steinkohlenverbräuche abrechnen				Hiernach bleibt als Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch für die mechanische Leistung, incl. Stillstand auf den Zwischenstationen					
im Ganzen.	pro Meile.	Cokes.	Steinkohlen.	im Ganzen.	pro Meile	pro Centnermeile auf horizont. Bahn.	also für die Locomotive und Tender allein pro Meile auf horizontale Bahn.	Verbrauch beim Anheizen pro Tag	5,252	2,143	für Anheizen und Ausreissen des Feuers		Zusammen	für die Fahrzeit im Ganzen.	pro Stunde der Fahrzeit.	pro Meile.	pro Centnermeile.	also für die Locomotive und Tender allein auf horizontale Bahn pro Meile.		
Centnermeilen.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Cubikf.	Cubikf.	Z.-Pfd.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.		
1 247 140 570		139 564	228 668	368 232				58 753	23 973		39 316	62 744	102 060	266 172						
35 437 680	6 230	9 800	200	10 000	178	0,028	127	1 261	514	300	720	—	720	9 280	897	163	0,026	118		
35 981 930	12 577	35	9 130	9 165	320	0,025	225	935	381	400	712	887	1 599	7 566	613	264	0,021	189		
70 642 090	16 217	105	12 387	12 492	287	0,018	162	1 644	671	400	1 252	110	1 362	11 130	697	256	0,016	144		
55 480 660	14 362	156	11 815	11 971	310	0,022	198	1 460	596	400	1 112	427	1 539	10 432	666	270	0,019	171		
17 011 650	9 732	3 402	4 398	7 800	446	0,046	394	1 670	681	350	1 113	4 229	5 342	2 458	690	140	0,014	126		
24 999 000	10 373	7 505	1 653	9 158	380	0,037	333	1 271	519	350	847	834	1 681	7 477	1 159	310	0,030	270		
45 787 060	13 510	300	9 700	10 000	295	0,022	198	1 045	426	400	796	639	1 435	8 565	568	253	0,019	171		
23 254 000	13 349	155	5 430	5 585	321	0,024	216	525	214	400	400	184	584	5 001	658	287	0,021	189		
31 080 530	13 305	105	7 260	7 365	311	0,023	207	704	287	400	536	365	901	6 464	595	277	0,021	189		
38 783 930	13 647	105	7 760	7 865	277	0,020	180	898	366	400	684	334	1 018	6 847	545	241	0,018	162		
66 932 160	17 476	25	10 640	10 665	278	0,016	144	1 140	465	400	868	—	868	9 797	663	256	0,015	135		
52 267 270	13 070	60	11 775	11 835	296	0,023	207	1 187	484	400	904	816	1 720	10 115	552	253	0,019	171		
45 739 830	7 963	1 500	10 327	11 827	206	0,028	182	1 334	544	400	1 016	614	1 630	10 197	682	178	0,022	143		
51 946 070	7 809	1 005	10 580	11 585	174	0,022	143	1 366	557	400	1 040	348	1 388	10 197	604	153	0,020	130		
83 074 720	10 316	200	12 515	12 715	158	0,015	135	1 623	662	400	1 236	347	1 583	11 132	548	136	0,013	117		
59 238 720	13 161	5	13 105	13 110	291	0,022	198	1 345	549	400	1 024	794	1 818	11 292	549	251	0,019	171		
52 992 310	13 185	5	11 025	11 030	274	0,021	189	1 208	493	400	920	748	1 668	9 362	519	230	0,018	162		
64 240 900	12 736	200	13 230	13 430	267	0,021	189	1 339	546	400	1 020	867	1 887	11 543	761	229	0,018	162		
69 134 230	13 476	59	13 495	13 554	264	0,020	180	1 555	634	400	1 184	812	1 996	11 558	509	225	0,017	153		
71 136 860	12 778	307	13 889	14 196	253	0,020	180	1 581	645	400	1 204	821	2 025	12 171	713	218	0,017	153		
69 347 480	13 169	15	14 620	14 635	278	0,021	189	1 560	636	400	1 188	1 105	2 293	12 342	516	234	0,018	162		
65 016 860	13 282	800	12 541	13 341	273	0,021	189	1 308	534	400	996	871	1 867	11 474	773	234	0,018	162		
65 397 830	12 945	200	14 007	14 207	281	0,022	198	1 329	542	400	1 012	1 137	2 149	12 058	796	239	0,018	162		
77 581 410	13 054	40	13 240	13 280	223	0,017	153	1 723	703	400	1 312	78	1 390	11 890	682	200	0,015	135		
18 629 530	9 583	1 300	5 678	6 978	359	0,037	333	1 523	621	400	1 160	1 930	3 090	3 888	771	200	0,021	189		
15 588 990	9 494	1 810	5 225	7 035	423	0,045	405	1 408	574	400	1 072	2 679	3 751	3 284	670	200	0,021	189		
67 942 090	16 751	80	9 740	9 820	242	0,014	126	1 644	671	400	1 252	705	1 957	7 863	492	194	0,012	108		
405 890	10 147	1 155	2 450	3 605	901	0,903	8 127	1 208	493	400	920	2 605	3 525	80	727	200	0,020	180		
52 322 090	13 094	20	8 885	8 905	84	0,015	135	1 224	499	400	932	665	1 597	7 308	412	183	0,014	126		
10 819 190	10 403	3 900	757	4 657	448	0,045	405	935	381	400	712	1 884	2 596	2 061	787	198	0,019	171		
52 215 230	13 024	30	9 590	9 620	240	0,018	162	1 192	486	400	908	550	1 458	8 162	461	204	0,016	144		
47 462 550	12 954	—	8 430	8 430	230	0,018	162	1 103	450	400	840	586	1 426	7 004	430	191	0,015	135		
54 216 360	10 366	28	8 090	8 118	155	0,015	135	1 061	433	400	808	38	846	7 272	543	139	0,013	117		
48 943 910	10 339	124	7 222	7 346	153	0,015	135	930	379	400	708	95	803	6 543	558	138	0,013	117		
33 238 160	16 096	43	5 134	5 177	251	0,016	144	819	334	400	624	94	718	4 459	588	216	0,013	117		
33 862 170	15 931	22	5 674	5 696	268	0,017	153	819	334	400	624	44	668	5 028	636	237	0,015	135		
22 875 230	13 338	—	3 565	3 565	208	0,016	144	583	238	400	444	70	514	3 051	552	178	0,013	117		
21 107 150	12 754	22	3 660	3 682	222	0,017	153	473	193	400	360	182	542	3 140	624	190	0,015	135		
25 355 680	16 358	9	4 325	4 334	279	0,017	153	593	242	400	452	10	462	3 872	663	250	0,015	135		
20 920 220	10 377	39	3 126	3 165	157	0,015	135	404	165	400	308	—	308	2 857	558	142	0,014	126		
404 370	10 109	25	65	90	125	0,022	198	16	6	400	12	—	12	78	1 114	195	0,019	171		
3 045 954 560		174 260	565 006	739 266				105 699	43 121		74 548	92 248	166 796	572 470						
32 752 199	10 024	1 874	6 075	7 949	243	0,024	168	1 137	464	370	802	992	1 793	6 156	605	188	0,019	133		

IX. Leistungen der Wagen

(Nach braun-

Gesamt-Leistungen der verschiedenen Wagengattungen.								Leistungen der hiesigen
Stück.	Gattung der Wagen.	Bedeckte oder offene.	Anzahl der Achsen eines jeden Wagens.	Anzahl der Achsen aller Wagen.	Zurückgelegte Meilen		Achs- meilen aller Wagen.	Bezeichnung der Wagen.
					aller Wagen.	im Durch- schnitt für jeden Wagen oder Achse.		
2 1	Hof-Reisewagen, ohne Nr. u. Nr. 1 Salonwagen (Personenwagen) I. Cl. Nr. 76	bedeckt "	3 3	6 3	995 14	498 14	2 986 42	Hiesige Wagen: Personenwagen
33	Personenw. I. u. II. Cl. Nr. $\frac{4}{7}$, $\frac{47}{56}$, $\frac{72}{75}$, $\frac{77}{80}$, $\frac{98}{106}$, 112, 113	"	3	99	159 695	4 839	479 085	Güterwagen
1	" II. Cl. Nr. 23	"	3	3	169	169	507	Personen- und Güterwagen
12	" I., II. u. III. Cl. Nr. 3, 15, $\frac{17}{18}$, 31, 34, $\frac{69}{71}$, $\frac{81}{83}$	"	3	36	37 057	3 088	111 172	Fremde Wagen: Personenwagen
4	" II. u. III. Cl. Nr. 13, 20, 21, 24	"	3	12	10 540	2 635	31 619	Güterwagen
68	" III. Cl. Nr. 2, $\frac{8}{12}$, 14, 19, 22, $\frac{25}{30}$, 32, 33, $\frac{35}{46}$, $\frac{57}{68}$, $\frac{84}{97}$, $\frac{107}{111}$, $\frac{114}{121}$	"	3	204	289 028	4 250	867 085	Personen- und Güterwagen
3	" II. Cl. Nr. $\frac{131}{153}$	"	2	6	5 787	1 929	11 574	Hiesige und fremde Wagen:
124	Summa der bedeckten Personenw.	—	—	369	503 285	4 059	1 504 070	Personenwagen Güterwagen
47	Güterw. Nr. $\frac{201}{204}$, 206, 207, $\frac{209}{249}$	bedeckt	4	188	144 268	3 070	577 073	Personen- und Güterwagen
47	" Nr. $\frac{301}{347}$	"	3	141	238 480	5 074	715 440	
1	Vieh w. mit doppelt. Böden Nr. 401	"	2	2	1 159	1 159	2 318	
3	Pferdew. Nr. $\frac{351}{353}$	"	2	6	4 728	1 576	9 457	
387	Güterwagen Nr. $\frac{363}{400}$, $\frac{402}{476}$, $\frac{490}{663}$, $\frac{674}{775}$	"	2	774	1 289 797	3 333	2 579 593	
23	Vieh wagen Nr. $\frac{477}{489}$, $\frac{664}{673}$	"	2	46	55 379	2 408	110 759	
135	Güterwagen Nr. $\frac{1001}{1135}$	"	2	270	389 053	2 882	778 105	
643	Summa der bedeckten Güterwagen	—	—	1 427	2 122 864	3 301	4 772 745	
128	Güterwagen Nr. $\frac{1201}{1248}$, $\frac{1250}{1289}$, $\frac{1291}{1330}$	offen	2	256	198 440	1 550	396 880	
6	Vieh wagen Nr. $\frac{1451}{1456}$	"	2	12	7 551	1 258	15 103	
20	Langholztransportw. Nr. $\frac{1501}{1520}$	"	2	40	20 098	1 005	40 195	
2	Equipagewagen Nr. $\frac{1551}{1552}$	"	2	4	2 020	1 010	4 040	
8	Güterwagen Nr. $\frac{1601}{1608}$	"	4	32	7 666	958	30 664	
30	" Nr. $\frac{1651}{1680}$	"	3	90	26 272	876	78 816	
590	Kohlen- u. Cokeswagen Nr. $\frac{1801}{2377}$, $\frac{2402}{2411}$, $\frac{2424}{2426}$	"	2	1 180	1 181 525	2 003	2 363 051	
784	Summa der offenen Güterwagen .	—	—	1 614	1 443 572	1 841	2 928 749	
124	Personenwagen	bedeckt	—	369	503 285	4 059	1 504 070	
1427	Güterwagen	bedeckt und offen	—	30 41	3 566 436	2 499	7 701 594	
1551	Personen- und Güterwagen . . .	bedeckt und offen	—	3 410	4 069 721	2 624	9 205 664	

im Jahre 1867.

schw. Maasse.)

Wagen auf hiesigen und fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen nach Achsmeylen.

Auf hiesigen Bahnen			Auf fremden Bahnen beladen und leer.	Bezeichnung der Bahnen.	Die Leistungen der hiesigen Wagen auf fremden Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenbez. Bahnen.			Die Leistungen der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen vertheilen sich wie folgt auf d. Wag. d. nebenbez. Bahnen.		
beladen	leer.	beladen und leer.			Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- u. Güterwagen.	Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- u. Güterwagen.
1 048 623	11 703	1 060 326	443 744	Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter	—	45 309	45 309	—	4 543	4 543
2 315 370	623 845	2 939 215	4 762 379	Aachen-Mastichter	—	7 920	7 920	—	258	258
3 363 993	635 548	3 999 541	5 206 123	Alberts	—	60	60	—	446	446
695 968	—	695 968	—	Altona-Kieler	—	6	6	—	269	269
5 274 386	2 362 421	7 636 807	—	Anhalt. Leopolds	—	28	28	—	—	—
5 970 354	2 362 421	8 332 775	—	Badische	—	32 905	32 905	—	2 590	2 590
1 744 591	11 703	1 756 294	—	Bayerische Ost-	—	666	666	—	314	314
7 589 756	2 986 266	10 576 022	—	Bayerische Staats-	—	4 487	4 487	—	2 214	2 214
9 334 347	2 997 969	12 332 316	—	Bebra-Hanauer	—	354	354	—	275	275
—	—	—	—	Belgische u. Französische	—	32 321	32 321	—	—	—
—	—	—	—	Belgische grand central	—	—	—	—	71	71
—	—	—	—	Belgische Nord-	—	—	—	—	839	839
—	—	—	—	Belgische Staats-	—	—	—	—	17 703	17 703
—	—	—	—	Berg- u. Forstamt Clausthal	—	—	—	—	3 362	3 362
—	—	—	—	Bergisch-Märkische	66 015	308 483	368 498	42 003	998 069	1 040 672
—	—	—	—	Berlin-Anhaltische	—	1 272	1 272	—	25 555	25 555
—	—	—	—	Berlin-Hamburger	—	1 872	1 872	—	34 551	34 551
—	—	—	—	Berlin-Potsdam-Magdeburger	101 804	344 388	446 192	136 150	815 326	951 476
—	—	—	—	Berlin-Stettiner	—	3 056	3 056	—	69 444	69 444
—	—	—	—	Böhmische Nord-	—	—	—	—	728	728
—	—	—	—	Breslau-Freiburger	—	—	—	—	919	919
—	—	—	—	Cöthen-Halberstädter	—	7 941	7 941	409	192 745	193 154
—	—	—	—	Dietendorf-Arnstädter-Zweig-	—	50	50	—	90	90
—	—	—	—	Frankfurt-Hanauer	—	1 161	1 161	—	114	114
—	—	—	—	Französische Nord-	—	—	—	—	8 773	8 773
—	—	—	—	Französische Ost-	—	570	570	—	1 967	1 967
—	—	—	—	Französische West-	—	—	—	—	1 199	1 199
—	—	—	—	Friedrich-Franz	—	16	16	—	49	49
—	—	—	—	Galtzische Karl-Ludwigs-	—	—	—	—	1 091	1 091
—	—	—	—	Greiz-Brunner	—	12	12	—	—	—
—	—	—	—	Grossenhayner-Zweig-	—	27	27	—	—	—
—	—	—	—	Halle-Casseler	—	6 987	6 987	—	29 230	29 230
—	—	—	—	Hannoversche	123 977	1 559 679	1 683 656	96 977	1 498 357	1 595 334
—	—	—	—	Hessische-Ludwigs-	—	7 163	7 163	—	11 739	11 739
—	—	—	—	Hessische Nord-	—	8 018	8 018	—	1 336	1 336
—	—	—	—	Homburger	—	30	30	—	—	—
—	—	—	—	Ilse-Zweig-	—	145	145	—	—	—
—	—	—	—	Kaiserin-Elisabeth	—	—	—	—	1 031	1 031
—	—	—	—	Kaiser-Ferdinands-Nord-	—	1 344	1 344	—	18 234	18 234
—	—	—	—	Köln-Mindener u. Köln-Giessener	47 757	950 526	998 283	66 936	850 799	917 735
—	—	—	—	Leipzig-Dresdener	96	65 302	65 398	113	124 056	125 069
—	—	—	—	Leipzig-Czernowitzer	—	—	—	—	1 637	1 637
—	—	—	—	Löbau-Zittauer	—	962	962	—	583	583
—	—	—	—	Lübeck-Büchener	—	2 551	2 551	—	596	596
—	—	—	—	Luxemburger	—	—	—	—	45	45
—	—	—	—	Magdeburg-Halberstädter	28 146	308 379	334 525	41 899	1 253 199	1 295 098
—	—	—	—	Magdeburg-Leipziger	1 202	239 501	240 703	1 274	207 405	208 679
—	—	—	—	Magdeburg-Wittenberger	131	8 465	8 596	—	114 948	114 948
—	—	—	—	Main-Neckar	—	37 038	37 038	—	4 881	4 881
—	—	—	—	Main-Weser	20 169	170 891	201 060	20 766	42 190	62 956
—	—	—	—	Mecklenburger	—	161	161	—	446	446
—	—	—	—	Nassauische Staats-	—	2 257	2 257	—	4 805	4 805
—	—	—	—	Neisse-Brieger	—	—	—	—	414	414
—	—	—	—	Niederländische-Rhein-	—	8 486	8 486	—	35 020	35 020
—	—	—	—	Niederländische Staats-	—	249	249	—	2 196	2 196
—	—	—	—	Niederschlesisch-Märkische	65	5 929	5 994	—	70 777	70 777
—	—	—	—	Niederschlesische Zweig-	—	77	77	—	8 743	8 743
—	—	—	—	Norddeutscher Verband:	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	a) Gemeinschaftl. Post-, Personen- u. Gepäckwagen	—	—	—	50 134	106 099	156 233
—	—	—	—	b) Courierzug-Wagen	—	—	—	189 790	—	189 790
—	—	—	—	Oberschlesische	—	2 342	2 342	—	26 400	26 400
—	—	—	—	Oesterreichische Staats-	—	4 456	4 456	—	105 364	105 364
—	—	—	—	Oesterreichische Süd-	—	41	41	—	155	155
—	—	—	—	Offenbach-Frankfurter	—	8	8	—	—	—
—	—	—	—	Oldenburgische	—	1 362	1 362	—	11 236	11 236
—	—	—	—	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	318	318
—	—	—	—	Ostbahn	—	1 384	1 384	—	135 752	135 752
—	—	—	—	Paris-Lyon-Mittelmeer	—	—	—	—	45	45
—	—	—	—	Paris-Orleans	—	—	—	—	91	91
—	—	—	—	Pfälzische Maximilians-	—	561	561	—	276	276
—	—	—	—	Pfälzische Ludwigs-	—	1 538	1 538	—	1 720	1 720
—	—	—	—	Preussische Postwagen	—	—	—	—	53 291	53 291
—	—	—	—	Rheinische	—	11 850	11 850	—	91 498	91 498
—	—	—	—	Rhein-Nahe-	—	795	795	—	1 418	1 418
—	—	—	—	Saarbrücker u. Saarbrück-Trier-Lu- xemburger	—	—	—	—	8 968	8 968
—	—	—	—	Sächsisch-Oestliche	—	3 516	3 516	—	49 293	49 293
—	—	—	—	Sächsisch-Schlesische	—	3 681	3 681	—	—	—
Latus					383 362	4 206 578	4 589 940	646 451	7 053 995	7 700 446

Leistungen der hiesigen Wagen auf hiesigen und fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen nach Achsmeilen.

Bezeichnung der Bahnen.	Die Leistungen der hiesigen Wagen auf fremden Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenbezeichneten Bahnen.			Die Leistungen der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die Wagen der nebenbezeichneten Bahnen.		
	Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- und Güterwagen.	Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- und Güterwagen.
<i>Transport . .</i>	383 362	4 206 578	4 589 940	646 451	7 053 995	7 700 446
Sächsisch-Westliche	—	26 750	26 750	—	22 946	22 946
Schleswigsche	—	212	212	—	—	—
Süd-Norddeutsche Verbindungs- Stargard-Posener	—	276	276	—	3 225	3 225
Taunus-	—	934	934	—	4 218	4 218
Tharandt-Freiburger	—	12	12	—	863	863
Thüringische	—	11 190	11 190	—	10 362	10 362
Thüringischer Verband	—	—	—	—	93	93
Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	250	250
Trajectanstalt Ludwigshafen	—	3	3	—	—	—
Turnau-Kralup Prager	—	—	—	—	318	318
Warschau-Wiener	—	—	—	—	591	591
Werra	—	5 353	5 353	—	1 613	1 613
Westphälische	58 244	500 187	558 431	47 355	506 425	553 780
Wilhelms-	—	864	864	—	411	411
Württembergische	—	9 664	9 664	—	1 314	1 314
Zittau-Reichenberger	—	356	356	—	1 102	1 102
Gala-Wagen	2 138	—	2 138	2 162	—	2 162
Als Fracht beförderte Locomotiven u. Wagen	—	—	—	—	28 991	28 991
S. F. D.	—	—	—	—	45	45
L. F. B.	—	—	—	—	45	45
<i>Summa . .</i>	443 744	4 762 379	5 206 123	695 968	7 636 807	8 332 775

Die Leistungen der hiesigen und fremden Wagen auf den hiesigen Bahnen vertheilen sich auf die Bahnstrecken wie folgt:

Bahnstrecke.	Achsmeylen					Bemerkungen.
	der Personen- wagen.	der Güterwagen			der Personen- und Güterwagen zusammen.	
		beladen.	leer.	beladen und leer.		
Braunschweig-Wolfenbüttel	230 465	675 023	268 664	943 687	1 174 152	
Wolfenbüttel-Oschersleben	587 726	3 118 650	1 204 286	4 322 936	4 910 662	
Jerxheim-Helmstedt	76 725	104 823	40 065	144 888	221 613	
Wolfenbüttel-Börssum	111 216	355 951	125 696	481 647	592 863	
Börssum-Harzburg	74 858	144 799	71 355	216 154	291 012	
Vienenburg-Goslar	26 610	47 129	9 758	56 887	83 497	
Börssum-Kreiensen	296 923	1 384 789	509 122	1 893 911	2 190 834	
Kreiensen-Preuss.-Br. Grenze	167 494	829 509	373 252	1 202 761	1 370 255	
Braunschweig-Hannoversche Grenze	184 277	929 083	384 068	1 313 151	1 497 428	
Alle Bahnen	1 756 294	7 589 756	2 986 266	10 576 022	12 332 316	

X.

Personen- und Güter-Frequenz im Jahre 1867.

Bemerkung. In die nachstehende Tabelle hat in die Columnen „Gegen Fahrgeld beförderte Personen I., II., III. Classe“ nur die Zahl der ausgegebenen Billets eingetragen werden können, welche indessen hinter der „wirklich beförderten Personenzahl“ weit zurückbleibt. Es hat dies seinen Grund darin, dass als Retourbillets für die II. und III. Classe einfache Billets der nächsthöheren Classe und für die I. Classe 1 Billet I. und 1 Billet III. Classe ausgegeben werden und ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden, nicht geführt ist.

Die zu Dienst- und Privatzwecken frei beförderten Beamten, Bauarbeiter und sonstigen Freipassagiere sind sowohl auf der Hin-, wie auf der Rückreise jedesmal als eine „wirklich beförderte Person“ betrachtet und beträgt daher die Zahl der bewilligten Freifahrten nur die Hälfte der in nachstehender Tabelle als „wirklich befördert“ aufgeführten Personen.

Bahnstrecke und Bahnrichtung.	Länge. Meil.	P e r s o n e n										G e p ä c k		E i l g u t		
		Gegen Fahrgeld beför- derte Personen			Militär und Aus- wanderer.	Fahrpersonal		Beamte und Freipassagiere.	Bauarbeiter.	Anzahl aller Per- sonen.	Gewicht aller Per- sonen, à 1¼ Ctr.	auf die mittlere Entfernung.	Centner. auf die mittlere Entfernung.	Centner. auf die mittlere Entfernung.		
		erster	zweiter	dritter		bei den Per- sonenzügen.	bei den Gü- terzügen.									
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel . . .	1,50	17 335	110 128	112 449	17 117	41 687	38 488	4 244	8 657	350 105	437 631	1,50	65 167	1,50	86 907	1,50
„ Wolfenbüttel nach Braunschweig . . .	1,50	20 311	129 415	111 198	35 512	38 870	38 954	5 049	8 973	388 282	485 333	1,50	72 309	1,50	97 782	1,50
Braunschweig-Wolfenb. in beiden Richt.	3,00	37 646	239 543	223 647	52 629	80 557	77 442	9 293	17 630	738 387	922 984	1,50	137 476	1,50	184 689	1,50
Von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . .	7,50	10 409	86 219	106 415	21 632	24 695	23 040	2 487	13 027	287 924	359 905	6,08	63 817	6,70	103 037	7,16
„ Oschersleben nach Wolfenbüttel . . .	7,50	9 770	91 614	108 408	37 905	21 842	24 460	2 642	11 224	307 865	384 881	6,06	70 157	6,90	99 712	7,21
Wolfenbüttel-Oschersl. in beiden Richt.	15,00	20 179	177 833	214 823	59 537	46 537	47 500	5 129	24 251	595 789	744 736	6,07	133 974	6,80	202 749	7,18
Von Jerxheim nach Helmstedt	3,00	2 278	25 593	31 977	497	7 691	2 863	724	728	72 351	90 439	1,95	6 996	2,04	5 547	2,15
„ Helmstedt nach Jerxheim	3,00	2 190	22 581	29 034	644	7 702	2 633	623	732	66 139	82 674	1,99	7 531	1,91	3 276	2,07
Jerxheim-Helmstedt in beiden Richt.	6,00	4 468	48 174	61 011	1 141	15 393	5 496	1 347	1 460	138 490	173 113	1,97	14 527	1,97	8 823	2,12
Von Wolfenbüttel nach Börssum	1,75	4 878	33 575	61 210	5 161	17 177	16 365	3 390	15 739	157 495	196 869	1,75	21 896	1,75	19 759	1,75
„ Börssum nach Wolfenbüttel	1,75	4 379	39 423	55 229	5 688	17 173	15 241	4 125	15 287	156 545	195 681	1,75	20 193	1,75	39 570	1,75
Wolfenbüttel-Börssum in beiden Richt.	3,50	9 257	72 998	116 439	10 849	34 350	31 606	7 515	31 026	314 040	392 550	1,75	42 089	1,75	59 329	1,75
Von Börssum nach Harzburg	2,75	2 575	18 023	26 102	537	8 563	5 834	620	439	62 693	78 366	2,09	10 399	1,94	8 342	1,76
„ Harzburg nach Börssum	2,75	3 000	24 881	34 324	2 976	8 593	5 806	966	635	81 181	101 477	1,99	9 705	1,96	5 766	1,66
Börssum-Harzburg in beiden Richtungen	5,50	5 575	42 904	60 426	3 513	17 156	11 640	1 586	1 074	143 874	179 843	2,04	20 104	1,95	14 108	1,72
Von Börssum nach Kreiensen	8,00	3 093	27 381	58 113	4 365	8 643	12 198	3 647	21 669	139 109	173 886	5,35	16 410	5,79	13 583	6,33
„ Kreiensen nach Börssum	8,00	2 874	30 282	56 861	5 875	8 650	11 102	4 008	22 213	141 665	177 332	5,41	16 421	5,80	37 229	7,48
Börssum-Kreiensen in beiden Richtungen	16,00	5 967	57 663	114 974	10 240	17 293	23 300	7 655	43 882	280 974	351 218	5,38	32 831	5,80	50 812	7,17
Von Kreiensen nach Holzminden	6,30	1 013	12 497	41 907	5 733	7 825	12 745	1 464	8 796	91 980	114 975	3,40	5 185	4,76	4 724	4,18
„ Holzminden nach Kreiensen	6,30	985	12 870	45 051	7 338	7 813	11 652	1 518	8 833	96 060	120 075	3,39	6 003	4,75	24 069	6,06
Kreiensen-Holzminden in beiden Richt.	12,60	1 998	25 367	86 958	13 071	15 638	24 397	2 982	17 629	188 040	235 050	3,39	11 188	4,76	28 793	5,75
Von Braunschweig nach Hannover	2,50	8 432	67 813	88 117	35 068	21 476	31 830	763	179	253 677	317 096	2,43	61 710	2,49	93 837	2,49
„ Hannover nach Braunschweig	2,50	9 585	71 944	83 225	15 315	21 546	36 783	1 048	79	239 525	299 407	2,42	53 013	2,48	72 567	2,49
Braunschweig-Hannover in beiden Richt.	5,00	18 017	139 757	171 342	50 383	43 021	68 613	1 811	258	493 202	616 503	2,42	114 723	2,48	166 404	2,49
Von Vienenburg nach Goslar	1,75	1 583	10 592	14 176	1 207	4 712	2 937	229	486	35 922	44 903	1,53	4 410	1,64	3 707	1,72
„ Goslar nach Vienenburg	1,75	1 660	12 012	14 197	2 588	3 683	3 991	249	577	38 957	45 696	1,51	3 832	1,66	3 075	1,70
Vienenburg-Goslar in beiden Richtungen	3,50	3 243	22 604	28 373	3 795	8 395	6 928	478	1 063	74 879	93 599	1,52	8 242	1,65	6 782	1,71
Auf allen Bahnen	35,05	58 728	466 524	671 573	78 392	147 795	163 477	20 051	70 776	1 677 306	2 096 632	5,54	224 772	8,01	277 879	10,21
A. Wirklich																
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel . . .	1,50	26 003	165 192	168 673	25 675	62 551	57 732	6 366	12 986	525 158	656 447	1,0	97 750	1,0	130 361	1,0
„ Wolfenbüttel nach Braunschweig . . .	1,50	30 466	194 123	166 797	53 268	58 305	58 431	7 574	13 459	582 423	728 029	1,0	108 461	1,0	146 673	1,0
Braunschweig-Wolfenb. in beiden Richt.	1,50	56 469	359 315	335 470	78 943	120 836	116 163	13 940	26 445	1 107 581	1 384 476	1,0	206 214	1,0	277 034	1,0
Von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . .	7,50	65 896	530 396	574 967	157 201	184 573	168 792	11 952	56 592	1 750 369	2 187 961	1,0	427 311	1,0	737 804	1,0
„ Oschersleben nach Wolfenbüttel . . .	7,50	60 843	537 424	581 753	280 615	162 934	179 641	12 959	50 339	1 866 508	2 333 135	1,0	434 082	1,0	718 440	1,0
Wolfenbüttel-Oschersl. in beiden Richt.	7,50	126 739	1 067 820	1 156 720	437 816	347 507	348 433	24 911	106 931	3 616 877	4 521 096	1,0	911 393	1,0	1 456 244	1,0
Von Jerxheim nach Helmstedt	3,00	4 385	40 571	59 690	1 298	23 073	8 502	1 595	1 834	140 948	176 185	1,0	14 299	1,0	11 910	1,0
„ Helmstedt nach Jerxheim	3,00	4 019	37 521	54 308	1 068	23 106	7 826	1 480	1 784	131 652	164 565	1,0	14 386	1,0	6 771	1,0
Jerxheim-Helmstedt in beiden Richt.	3,00	8 404	78 092	113 998	2 906	46 179	16 328	3 075	3 618	272 600	340 750	1,0	28 685	1,0	18 681	1,0
Von Wolfenbüttel nach Börssum	1,75	8 537	58 756	107 117	9 032	30 060	28 639	5 932	27 543	275 616	344 520	1,0	38 318	1,0	34 578	1,0
„ Börssum nach Wolfenbüttel	1,75	7 663	68 990	96 651	9 934	30 053	26 672	7 219	26 752	273 954	342 442	1,0	35 338	1,0	69 247	1,0
Wolfenbüttel-Börssum in beiden Richt.	1,75	16 200	127 746	203 768	18 966	60 113	55 311	13 151	54 295	549 570	686 962	1,0	73 656	1,0	103 825	1,0
Von Börssum nach Harzburg	2,75	5 612	33 416	50 455	1 070	23 508	14 764	1 482	888	131 195	163 994	1,0	20 188	1,0	14 671	1,0
„ Harzburg nach Börssum	2,75	5 446	45 055	63 981	5 295	23 525	14 748	2 379	1 208	161 637	202 046	1,0	18 982	1,0	9 563	1,0
Börssum-Harzburg in beiden Richtungen	2,75	11 058	78 471	114 436	6 365	47 033	29 512	3 861	2 096	292 832	366 040	1,0	39 170	1,0	24 234	1,0
Von Börssum nach Kreiensen	8,00	13 170	119 241	250 284	32 453	69 126	91 314	20 738	148 387	744 713	930 891	1,0	95 103	1,0	86 009	1,0
„ Kreiensen nach Börssum	8,00	13 612	131 765	254 841	44 362	69 182	82 351	23 751	146 451	766 815	957 894	1,0	95 192	1,0	278 372	1,0
Börssum-Kreiensen in beiden Richtungen	8,00	26 782	251 006	505 125	76 815	138 308	173 665	44 489	294 838	1 511 028	1 888 785	1,0	190 295	1,0	364 381	1,0
Von Kreiensen nach Holzminden	6,30	3 910	41 607	104 511	18 516	46 404	69 693	6 043	21 666	312 350	390 438	1,0	24 704	1,0	19 741	1,0
„ Holzminden nach Kreiensen	6,30	3 563	43 679	114 237	24 587	46 431	63 276	6 218	23 593	325 584	406 980	1,0	28 506	1,0	145 811	1,0
Kreiensen-Holzminden in beiden Richt.	6,30	7 473	85 286	218 748	43 103	92 835	132 969	12 261	45 259	637 934	797 418	1,0	53 210	1,0	165 552	1,0
Von Braunschweig nach Hannover	2,50	20 815	165 288	206 038	87 632	53 682	79 575	1 844	406	615 280	769 100	1,0	153 395	1,0	234 058	1,0
„ Hannover nach Braunschweig	2,50	23 610	175 509	193 686	38 244	53 865	91 953	2 522	158	579 847	724 809	1,0	131 395	1,0	180 743	1,0
Braunschweig-Hannover in beiden Richt.	2,50	44 425	341 097	399 724	125 876	107 547	171 528	4 366	564	1 195 127	1 493 909	1,0	284 790	1,0	414 801	1,0
Von Vienenburg nach Goslar	1,75	2 177	15 761	20 544	2 100	8 246	5 142	373	837	55 090	68 862	1,0	7 240	1,0	6 888	1,0
„ Goslar nach Vienenburg	1,75	2 024	17 045	20 356	4 512	6 445	6 969	396	992	58 739	73 424	1,0	6 360	1,0	5 226	1,0
Vienenburg-Goslar in beiden Richtungen	1,75	4 201	32 806	40 810	6 612	14 691	12 111	769	1 829	113 829	142 286	1,0	13 600	1,0	11 614	1,0
Auf allen Bahnen	35,05	301 751	2 421 639	3 088 799	797 422	975 049	1 056 020	120 823	535 875	9 297 378	11 621 722	1,0	1 801 013	1,0	2 836 366	1,0
B. Gesamtbeförderung,																

Militaireffecten		Equipagen		Vieh		Normalgut		Produkte und ermässigte Güter		Normalgut und Produkte		Locomotiven und Fahrzeuge		Freigut		Alle Güter zusammen		Personen und Güter zusammen	
Ctr.	auf die mittlere Entfernung.	Stück.	Ctr.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	Stück.	Ctr.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.
Meil.			Meil.		Meil.		Meil.		Meil.		Meil.		Meil.		Meil.		Meil.		Meil.

befördert sind:

723	1,50	92	1 840	1,50	90 072	1,50	1 227 217	1,50	7 319 469	1,50	8 546 686	1,50	157	15 352	1,50	128 145	1,50	8 934 892	1,50	9 372 523	1,50
296	1,50	98	1 960	1,50	168 051	1,50	763 761	1,50	6 506 057	1,50	7 269 818	1,50	460	30 789	1,50	172 544	1,50	7 813 549	1,50	8 299 202	1,50
1 019	1,50	190	3 800	1,50	258 123	1,50	1 990 978	1,50	13 825 526	1,50	15 816 504	1,50	617	46 141	1,50	360 989	1,50	16 748 741	1,50	17 671 725	1,50
952	7,50	93	1 860	6,86	99 908	6,77	1 352 187	7,28	8 763 511	7,13	10 115 698	7,15	500	55 565	7,49	162 614	3,62	10 603 451	7,09	10 963 356	7,06
1 659	7,50	112	2 240	7,40	197 270	6,91	876 131	7,21	7 641 787	6,53	8 517 918	6,60	699	89 240	7,47	107 695	4,30	9 085 891	6,60	9 470 722	6,58
2 611	7,50	205	4 100	7,16	297 178	6,86	2 228 318	7,25	16 405 298	6,85	18 633 616	6,90	1199	144 805	7,48	270 309	3,89	19 689 342	6,86	20 434 078	6,84
—	—	4	80	2,25	5 351	2,65	48 521	2,11	456 083	1,95	504 604	1,97	6	480	1,50	40 414	1,41	563 472	1,94	653 911	1,94
—	—	6	120	1,00	17 640	2,45	35 486	2,15	1 755 674	2,34	1 791 160	2,34	6	108	2,89	38 182	1,25	1 858 017	2,32	1 940 691	2,30
—	—	10	200	1,50	22 991	2,50	84 007	2,13	2 211 757	2,26	2 295 764	2,26	12	588	1,75	78 596	1,33	2 421 489	2,23	2 594 602	2,21
1 663	1,75	45	900	1,75	42 461	1,75	390 158	1,75	2 940 497	1,75	3 830 655	1,75	252	59 793	1,75	46 348	1,75	3 523 475	1,75	3 720 314	1,75
429	1,75	22	440	1,75	19 487	1,75	424 942	1,75	4 524 160	1,75	4 949 102	1,75	338	41 880	1,75	251 077	1,75	5 322 178	1,75	5 617 859	1,75
2 092	1,75	67	1 340	1,75	61 948	1,75	815 100	1,75	7 464 657	1,75	8 279 757	1,75	610	101 673	1,75	297 425	1,75	8 845 653	1,75	9 238 205	1,75
—	—	25	500	1,71	17 364	1,45	77 356	1,76	1 205 850	1,84	1 283 206	1,83	4	90	1,09	36 496	1,67	1 356 397	1,82	1 434 763	1,84
100	1,75	10	200	1,55	3 201	1,47	25 237	1,57	1 232 033	2,16	1 357 270	2,10	10	270	1,75	827 084	1,78	1 703 396	2,04	1 805 973	2,03
100	1,75	35	700	1,66	20 565	1,45	202 593	1,64	2 437 883	2,00	2 640 476	1,97	14	360	1,59	363 580	1,77	3 059 993	1,94	3 239 836	1,95
1 663	8,00	36	720	7,33	28 378	7,47	367 247	7,35	2 576 403	6,91	2 943 650	6,97	252	60 159	7,99	468 167	2,69	3 532 730	6,41	3 766 616	6,36
329	8,00	24	480	7,82	22 988	6,71	357 099	7,40	4 548 019	6,93	4 905 118	6,96	152	15 932	7,93	175 738	3,31	5 174 235	6,84	5 351 567	6,79
1 992	8,00	60	1 200	7,56	51 366	7,13	724 346	7,38	7 124 422	6,92	7 848 768	6,96	404	76 091	7,98	643 905	2,86	8 706 965	6,67	9 058 183	6,62
1	6,00	28	560	5,89	25 993	3,39	229 384	5,65	1 942 237	5,70	2 171 621	5,70	154	54 872	6,27	129 497	2,16	2 392 453	5,49	2 507 428	5,39
201	6,00	10	200	4,41	17 255	4,81	331 827	5,98	4 199 579	5,88	4 431 406	5,88	299	37 517	6,26	574 956	2,52	5 091 607	5,50	5 211 682	5,45
202	6,00	38	760	5,50	43 248	3,95	461 211	5,81	6 141 816	5,82	6 603 027	5,82	453	92 389	6,26	704 453	2,46	7 484 069	5,50	7 719 110	5,43
295	2,50	118	2 360	2,50	178 491	2,49	733 300	2,49	4 778 491	2,46	5 511 791	2,46	477	42 558	2,50	28 405	2,09	5 919 447	2,46	6 236 545	2,46
423	2,50	103	2 060	2,48	106 237	2,46	1 127 514	2,49	9 189 580	2,42	10 317 094	2,43	153	14 953	2,49	20 789	2,00	10 587 136	2,43	10 886 543	2,43
718	2,50	221	4 420	2,49	284 728	2,48	1 860 814	2,49	13 968 071	2,44	15 828 885	2,44	630	57 511	2,50	49 194	2,00	16 506 553	2,44	17 123 086	2,44
—	—	19	380	1,75	8 770	1,72	39 713	1,68	534 630	1,56	574 343	1,57	1	30	1,75	3 381	1,25	595 021	1,58	639 924	1,57
—	—	8	60	1,76	1 379	1,72	66 293	1,62	473 393	1,62	539 686	1,60	10	270	1,75	548	1,36	548 550	1,60	597 546	1,60
—	—	22	440	1,75	10 149	1,72	106 006	1,56	1 008 023	1,59	1 114 029	1,59	11	300	1,75	3 929	1,28	1 143 871	1,59	1 237 470	1,58
2 911	15,08	330	6 600	9,67	421 057	9,22	3 171 025	10,70	27 853 883	9,94	31 024 908	10,01	1279	588 500	4,52	2 063 650	3,13	34 610 277	9,49	36 706 903	9,26

concentriert auf 1 Meile:

1 085	1,0	—	2 760	1,0	135 108	1,0	1 840 826	1,0	10 979 203	1,0	12 820 029	1,0	—	23 028	1,0	192 217	1,0	13 402 338	1,0	14 658 785	1,0
444	1,0	—	2 940	1,0	252 076	1,0	1 145 641	1,0	9 759 086	1,0	10 904 727	1,0	—	46 184	1,0	259 266	1,0	11 720 774	1,0	12 448 803	1,0
1 529	1,0	—	5 700	1,0	387 184	1,0	2 986 467	1,0	20 738 289	1,0	23 724 756	1,0	—	69 212	1,0	451 483	1,0	25 123 112	1,0	26 507 588	1,0
7 140	1,0	—	12 755	1,0	676 048	1,0	9 846 787	1,0	62 491 540	1,0	72 338 327	1,0	—	416 188	1,0	589 431	1,0	75 205 004	1,0	77 392 965	1,0
12 442	1,0	—	16 585	1,0	1 363 192	1,0	6 320 580	1,0	49 913 890	1,0	56 234 470	1,0	—	667 057	1,0	463 210	1,0	59 959 478	1,0	62 292 613	1,0
19 582	1,0	—	29 340	1,0	2 039 240	1,0	16 167 367	1,0	112 405 430	1,0	128 572 797	1,0	—	1083245	1,0	1 052 641	1,0	135 164 482	1,0	139 685 378	1,0
—	—	—	180	1,0	14 181	1,0	102 429	1,0	889 986	1,0	992 415	1,0	—	720	1,0	56 947	1,0	1 090 652	1,0	1 266 587	1,0
—	—	—	120	1,0	43 309	1,0	76 397	1,0	4 114 046	1,0	4 190 443	1,0	—	312	1,0	47 661	1,0	4 303 002	1,0	4 467 567	1,0
—	—	—	300	1,0	57 490	1,0	178 826	1,0	5 004 032	1,0	5 182 853	1,0	—	1 032	1,0	104 608	1,0	5 393 654	1,0	5 734 404	1,0
2 910	1,0	—	1 575	1,0	74 307	1,0	682 776	1,0	5 145 870	1,0	5 828 646	1,0	—	104 638	1,0	81 109	1,0	6 166 081	1,0	6 510 601	1,0
751	1,0	—	770	1,0	34 102	1,0	743 649	1,0	7 917 280	1,0	8 660 929	1,0	—	73 290	1,0	439 385	1,0	9 313 812	1,0	9 656 254	1,0
3 661	1,0	—	2 345	1,0	108 409	1,0	1 426 425	1,0	13 063 150	1,0	14 489 575	1,0	—	177 928	1,0	520 494	1,0	15 479 893	1,0	16 166 855	1,0
—	—	—	855	1,0	25 138	1,0	136 373	1,0	2 215 353	1,0	2 351 726	1,0	—	98	1,0	60 820	1,0	2 473 496	1,0	2 637 490	1,0
175	1,0	—	310	1,0	4 703	1,0	196 138	1,0	2 657 023	1,0	2 533 161	1,0	—	473	1,0	583 618	1,0	3 470 985	1,0	3 673 631	1,0
175	1,0	—	1 165	1,0	29 841	1,0	332 511	1,0	4 872 376	1,0	5 204 887	1,0	—	571	1,0	644 438	1,0	5 944 481	1,0	6 310 521	1,0
13 304	1,0	—	5 280	1,0	212 116	1,0	2 699 465	1,0	17 809 177	1,0	20 508 642	1,0	—	481 012	1,0	1 239 492	1,0	22 660 958	1,0	23 591 849	1,0
2 632	1,0	—	3 755	1,0	154 338	1,0	2 643 662	1,0	31 509 123	1,0	34 152 785	1,0	—	126 386	1,0	581 933	1,0	35 335 393	1,0	36 353 287	1,0
15 936	1,0	—	9 035	1,0	366 454	1,0	5 343 127	1,0	49 318 300	1,0	54 661 427	1,0	—	607 598	1,0	1 841 425	1,0	58 056 351	1,0	59 945 136	1,0
6	1,0	—	3 298	1,0	88 008	1,0	1 295 057	1,0	11 069 835	1,0	12 364 592	1,0	—	343 888	1,0	280 200	1,0	13 124 737	1,0	13 515 175	1,0
1 206	1,0	—	882	1,0	82 995	1,0	1 386 035	1,0	24 674 226	1,0	26 060 261	1,0	—	234 845	1,0	1 451 370	1,0	28 005 876	1,0	28 412 856	1,0
1 212	1,0	—	4 180	1,0	171 003	1,0	2 681 092	1,0	35 744 061	1,0	38 425 153	1,0	—	578 733	1,0	1 731 570	1,0	41 130 613	1,0	41 928 031	1,0
738	1,0	—	5 900	1,0	444 243	1,0	1 830 760	1,0	11 756 445	1,0	13 587 205	1,0	—	106 395	1,0	56 761	1,0	14 588 695	1,0	15 357 795	1,0
1 058	1,0	—	5 112	1,0	261 199	1,0	2 811 965	1,0	22 276 386	1,0	25 088 351	1,0	—	37 282	1,0	41 630	1,0	25 746 770	1,0	26 471 579	1,0
1 796	1,0	—	11 012	1,0	705 442	1,0	4 642 725	1,0	34 032 831	1,0	38 675 556	1,0	—	143 677	1,0	98 391	1,0	40 335 475	1,0	41 829 374	1,0
—	—	—	665	1,0	15 130	1,0	66 631	1,0	837 503	1,0	904 134	1,0	—	52	1,0	4 226	1,0	937 835	1,0	1 066 697	1,0
—	—	—	105	1,0	2 372	1,0	99 160	1,0	766 682	1,0	865 812	1,0	—	472	1,0	747	1,0	881 124	1,0	954 548	1,0
—	—	—	770	1,0	17 502	1,0	165 791	1,0	1 604 185	1,0	1 769 976	1,0	—	524	1,0	4 973	1,0	1 818 959	1,0	1 961 243	1,0
43 891	1,0	—	63 847	1,0	3 882 565	1,0	33 924 331	1,0	276 782 654	1,0	310 706 985	1,0	—	2662320	1,0	6 450 023	1,0	328 447 010	1,0	340 068 732	1,0

XI. Massenfrequenz

Bahnstrecke.	Bahn- länge (tarif- mässig). Meilen.	N u t z m e i l e n										A c h s -		
		in Personenzügen				in Güterzügen				in allen Zügen.	Anzahl der täglichen Züge im Durchschnitt.	der Person- wagen.	der Gepäck- wagen beladen und leer.	der Güter- beladen.
		Cour-, Schnell- und Eilzüge.	Personenzüge.	Extrazüge.	über- haupt.	Güterzüge.	Gemischte Züge.	Extrazüge.	über- haupt.					
Braunschweig - Wolfenbüttel . . .	1½	4 475	9 081	368	13 924	13 511	1 964	542	16 017	29 941	54,7	230 465	127 938	547 085
Wolfenbüttel - Oschersleben . . .	7½	13 689	16 425	1 586	31 700	38 028	4 780	2 781	45 589	77 289	28,2	587 726	280 779	2 837 871
Jerxheim - Helmstedt	3	—	6 570	24	6 594	1 548	642	12	2 202	8 796	8,0	76 725	26 388	78 435
Wolfenbüttel - Börssum	1¾	2 027	6 762	102	8 891	6 499	1 014	67	7 580	16 471	25,8	111 216	73 710	282 241
Börssum - Harzburg	2¾	—	7 200	38	7 238	3 709	—	47	3 756	10 994	11,0	74 858	34 081	110 718
Börssum - Kreiensen	8	9 264	15 808	420	25 492	18 069	4 632	311	23 012	48 504	16,6	296 923	259 269	1 125 520
Kreiensen - Holzminden	6	4 380	11 856	142	16 378	13 518	3 474	355	17 347	33 725	15,4	167 494	194 518	634 991
Braunsch.-Hannoversche Grenze .	2½	3 650	6 388	320	10 358	10 478	3 650	1 765	15 893	26 251	28,8	184 277	85 365	843 718
Vienenburg - Goslar	1¾	—	3 197	65	3 262	536	1 384	95	2 015	5 277	8,3	26 610	14 854	32 275
Alle Bahnen	34¾	37 485	83 287	3 065	123 837	105 896	21 540	5 975	133 411	257 248	20,3	1 756 294	1 096 902	6 492 854

Bahnstrecke.	Beförderung pro Bahnmeile.					Durchschn. Beförderung			Beförderung pro			
	Netto der Personen und Güter. Ctr. - Meil.	T h a r a			Brutto. Ctr - Meil.	pro Personenzug		pro Güterz.	Netto			Thara
		der Wagen. Ctr. - Meil.	der Locomo- tiven. Ctr. - Meil.	der Wagen und Loco- motiven. Ctr. - Meil.		Per- sonen Stück.	Gepäck und Eilgut Ctr.	Güter Ctr.	Personen. Stück.	Güter. Ctr.	Personen u. Güter. Ctr.	der Personen- wagen Achsen.
Braunschweig - Wolfenbüttel . . .	17 671 725	45 817 820	22 547 387	68 365 207	86 036 932	79,5	34,7	1 538	37,0	839	885	7,7
Wolfenbüttel - Oschersleben . . .	18 624 744	37 422 063	11 118 185	48 540 248	67 164 992	114,1	74,7	2 913	46,8	1 749	1 807	7,6
Jerxheim - Helmstedt	1 911 468	4 523 255	2 407 293	6 930 548	8 842 016	41,3	7,2	2 428	31,0	613	652	8,7
Wolfenbüttel - Börssum	9 238 203	19 776 773	8 916 192	28 692 965	37 931 168	61,8	20,0	2 019	33,4	940	982	6,7
Börssum - Harzburg	2 294 735	6 310 220	3 347 995	9 658 215	11 952 950	40,5	8,8	1 566	26,6	541	574	6,8
Börssum - Kreiensen	7 493 142	15 730 060	7 582 854	23 312 914	30 806 056	59,3	21,8	2 499	31,2	1 197	1 236	6,1
Kreiensen - Holzminden	6 988 005	13 063 153	7 340 275	20 403 428	27 391 433	39,0	13,4	2 358	18,9	1 220	1 243	5,0
Braunsch.-Hannoversche Grenze .	16 731 750	34 270 210	12 669 304	46 939 514	63 671 264	115,4	67,5	2 494	45,5	1 537	1 593	7,0
Vienenburg - Goslar	1 120 711	2 897 894	1 888 982	4 786 876	5 907 587	34,9	7,7	890	21,7	345	372	5,0
Alle Bahnen	9 786 151	20 428 508	8 314 335	28 742 843	38 528 994	75,0	37,4	2 427	36,1	1 277	1 322	6,8

im Jahre 1867.

meilen			Von allen Güterw. excl. der Gepäckw. sind leer Procent.	Frequenz			Massenfrequenz im Ganzen.				
übrigen wagen	der Gepäck- und Güterw. beladen u. leer.	der Per- sonen u. Güterw. zu- sammen.		in den Personenz.		in den Güterzug.	Netto der Personen und Güter. Ctr. - Meil.	T h a r a			Brutto. Ctr. - Meilen.
				Personen incl. Frei- passagiere. Pers.-Meil.	Gepäck- und Eilgut. Ctr. - Meil.	Güter incl. Freight. Ctr. - Meil.		der Wagen. Ctr. - Meilen.	der Locomotiven. Ctr. - Meilen.	der Wagen und Locomotiven. Ctr. - Meilen.	
268 664	943 687	1 174 152	33	1 107 581	483 248	24 639 864	26 507 588	68 726 730	33 821 080	102 547 810	129 055 398
1 204 286	4 322 936	4 910 662	30	3 616 877	2 367 637	132 796 845	139 685 578	280 665 478	83 386 386	364 051 864	503 737 442
40 065	144 888	221 613	34	272 600	47 366	5 346 288	5 734 404	13 569 765	7 221 880	20 791 645	26 526 049
125 696	481 647	592 863	31	549 570	177 481	15 302 412	16 166 855	34 609 353	15 603 336	50 212 689	66 379 544
71 355	216 154	291 012	39	292 832	63 404	5 881 077	6 310 521	17 353 104	9 206 987	26 560 091	32 870 612
509 122	1 893 911	2 190 834	31	1 511 028	554 676	57 501 675	59 945 136	125 840 484	60 662 829	186 503 313	246 448 449
373 252	1 202 761	1 370 255	37	637 934	218 762	40 911 851	41 928 031	78 378 917	44 041 649	122 420 566	161 348 597
384 068	1 313 151	1 497 428	31	1 195 127	699 591	39 635 874	41 829 374	85 675 526	31 673 261	117 348 787	159 178 161
9 758	56 887	83 497	23	113 829	25 214	1 793 745	1 961 245	5 071 315	3 305 719	8 377 034	10 338 279
2 986 266	10 576 022	12 332 316	32	9 297 378	4 637 379	323 809 631	340 068 732	709 890 672	288 923 127	998 813 799	1 338 882 531
								Perw. 73 Ck. } pro Güterw. 55 „ } Achse			

Perw. 73 Ct. } pro
Güterw. 55 „ f Achse

Bahnzug im Durchschnitt.						Beförderung pro Achse.								
T h a r a					Brutto. Ctr.	N e t t o					T h a r a			Brutto. Ctr.
der Güterwagen. Achsen.	der Personen- und Güter- wagen.		der Loco- motiven. Centner.	der Wa- gen und Loco- motiven. Centner.		der Personenwagen		der Gepäck- und Güterwagen		aller Wagen Ctr.	der Wagen Ctr.	der Loco- motiven. Centner.	der Wagen und Loco- motiven. Centner.	
	Achsen.	Centner.				Per- sonen. Stück.	nach Gewicht. Ctr.	der beladenen Centner.	der belad. u. leeren im Durchschn. Centner.					
31,5	39,2	2 295	1 130	3 425	4 310	4,8	6,0	37,2	26,6	22,6	58,5	28,8	87,3	100,9
55,9	63,5	3 631	1 079	4 710	6 517	6,2	7,7	43,3	31,3	28,4	57,2	17,0	74,2	102,6
16,5	25,2	1 543	821	2 364	3 016	3,6	5,7	51,5	37,2	25,9	61,2	32,6	93,8	119,7
29,2	35,9	2 101	947	3 048	4 030	4,9	6,2	43,4	32,1	27,3	58,4	26,3	84,7	112,0
19,7	26,5	1 578	837	2 415	2 989	3,9	4,9	41,1	27,5	21,7	59,6	31,6	91,2	112,9
39,0	45,1	2 594	1 251	3 845	5 081	5,1	6,4	41,9	30,7	27,4	57,4	27,7	85,1	112,5
35,7	40,7	2 324	1 306	3 630	4 873	3,8	4,8	49,6	34,2	30,6	57,2	32,1	89,3	119,9
50,0	57,0	3 264	1 207	4 471	6 064	6,5	8,1	43,4	30,7	27,9	57,2	21,2	78,4	106,3
10,8	15,8	961	626	1 587	1 959	4,3	5,3	38,6	32,0	23,5	60,7	39,6	100,3	123,8
41,1	47,9	2 760	1 123	3 883	5 205	5,3	6,6	43,3	31,1	27,6	57,6	23,4	81,0	108,6

XII. Uebersicht vom Personen-

I. Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der Hannoverschen Stationen Oker und Goslar unter sich und mit den Stationen fremder Bahnen.

	Anzahl der ausgegebenen Billets.				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I — III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
a. Braunschweigische Stationen.							
Von Braunschweig	13 387	85 293	135 162	233 842	3 673	236	38 562
Nach „	17 578	110 099	130 499	258 176	2 917	5	36 934
Von Wolfenbüttel	11 293	58 222	62 812	132 327	686	40	13 636
Nach „	7 912	56 847	64 907	129 666	1 563	—	12 036
Von Schöppenstedt	1 180	13 579	18 441	33 200	216	—	4 934
Nach „	1 220	10 781	18 619	30 620	270	—	3 692
Von Jerxheim	877	11 727	19 342	31 946	249	—	1 553
Nach „	580	6 563	19 551	26 694	144	—	3 810
Von Wegersleben	418	8 550	10 091	19 059	212	—	789
Nach „	263	3 421	10 223	13 907	105	—	1 446
Von Oschersleben	521	7 992	23 841	32 354	2 617	18	3 909
Nach „	788	12 154	21 572	34 514	1 256	—	3 187
Von Söllingen	350	6 675	5 376	12 401	10	—	891
Nach „	276	4 672	5 638	10 586	10	—	1 211
Von Schöningen	1 178	14 798	14 584	30 560	140	35	3 604
Nach „	1 172	13 860	14 878	29 910	128	—	3 305
Von Büddenstedt	346	4 847	3 584	8 777	13	—	575
Nach „	176	2 785	3 901	6 862	10	—	748
Von Helmstedt	1 225	11 519	16 135	28 879	421	26	4 300
Nach „	1 496	15 052	17 479	34 027	369	—	4 211
Von Börssum	1 111	12 695	16 480	30 286	153	—	1 449
Nach „	810	7 037	17 070	24 917	205	—	2 398
Von Schladen	866	7 923	8 646	17 435	93	—	1 790
Nach „	466	6 226	7 827	14 519	56	—	1 944
Von Vienenburg	844	8 052	10 212	19 108	263	—	2 211
Nach „	619	7 668	10 242	18 529	375	—	1 428
Von Harzburg	1 219	10 033	14 786	26 038	153	25	3 854
Nach „	1 930	10 207	15 331	27 468	178	—	4 375
Von Salzgitter	481	6 052	12 310	18 843	93	—	1 947
Nach „	418	5 048	11 375	16 841	138	—	2 266
Von Ringelheim	238	2 193	4 490	6 921	51	—	465
Nach „	132	1 775	4 380	6 287	29	—	489
Von Lutter a. Bbge.	191	3 510	6 616	10 317	68	—	757
Nach „	331	2 703	7 967	11 001	83	—	925
Von Seesen	880	7 978	19 129	27 987	318	—	3 729
Nach „	732	6 596	18 558	25 886	323	—	3 607
Von Gandersheim	963	6 164	12 492	19 619	123	—	2 201
Nach „	760	8 068	10 242	19 070	146	—	1 914
Von Kreiensen	590	7 397	18 770	26 757	1 975	—	3 220
Nach „	835	7 366	20 253	28 454	705	—	3 266
Von Naensen	26	1 485	2 350	3 861	75	—	353
Nach „	67	717	2 550	3 334	73	—	286
Von Verwohle	36	894	2 155	3 085	99	—	229
Nach „	73	656	2 051	2 780	98	—	164
Von Stadtoldendorf	469	5 043	6 343	11 855	112	35	1 133
Nach „	509	4 295	6 759	11 563	132	—	1 002
Von Holzminden	633	7 171	32 620*	40 424	6 261	57	3 340
Nach „	676	8 064	32 346**	41 086	5 500	—	3 311
Von Vechelde	571	6 335	23 641	30 547	24	5	1 933
Nach „	405	2 797	22 738	25 940	23	—	1 284
b. Hannoversche Stationen.							
Von Oker	495	3 219	4 881	8 595	32	1	590
Nach „	983	4 258	4 783	10 024	24	—	886
Von Goslar	1 502	10 310	11 965	23 777	2 506	49	3 294
Nach „	1 242	8 834	12 091	22 167	1 183	—	3 585
Von allen Stationen	41 890	329 656	517 254*	888 800	20 636	528	105 248
Nach „	42 449	328 549	513 830**	884 828	16 043	5	103 730

* Hierunter 7214 in 4. Classe nach Westfälischen Stationen beförderte Personen.

** Hierunter 5872 in 4. Classe von Westfälischen Stationen zugehörige Personen.

II. Verkehr der Braunschweigischen Bahnen und der Vienenburg-Goslarschen Bahn mit den benachbarten Bahnen.

	Anzahl der ausgegebenen Billets.				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I—III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
Von Braunschweigischen Stationen und den Stationen Oker und Goslar nach Hannoverschen Stationen	2 614	27 559	49 256	79 429	5 941	523	17 499
Durchgang von Osten her	1 379	14 623	18 697	34 699	6 708	21 220	27 390
Von Hannoverschen Stationen nach Braunschweigischen Stationen und den Stationen Oker und Goslar	3 156	27 547	48 387	79 090	3 878	—	17 026
Durchgang nach Osten hin	1 538	16 069	16 288	33 895	11 449	—	13 861
Von Braunschweigischen Stationen nach Cöln-Mindener Stationen	175	1 880	983	3 038	127	—	1 048
Durchgang von Osten her	4 253	27 129	10 141	41 523	4 688	—	19 728
Von Cöln-Mindener Stationen nach Braunschweigischen Stationen	147	1 752	876	2 775	582	—	1 101
Durchgang nach Osten hin	4 795	28 136	8 051	40 982	3 271	—	24 191
Von Braunschweigischen Stationen nach Westfälischen und Bergisch-Märkischen Stationen	122	3 281	22 581*	25 984	2 667	—	859
Durchgang von Osten her	84	1 063	1 770	2 917	540	—	518
Von Westfälischen und Bergisch-Märkischen Stationen nach Braunschweigischen Stationen	159	3 581	23 592**	27 332	3 249	—	1 124
Durchgang nach Osten hin	84	1 202	2 296	3 582	132	—	701
Von Braunschweigischen Stationen nach den über Cassel hinaus belegenen Stationen	50	630	291	971	—	—	412
Durchgang von Osten her	319	1 793	517	2 629	126	—	2 533
Von den über Cassel hinaus belegenen Stationen nach Braunschweigischen Stationen	64	517	122	703	—	—	324
Durchgang nach Osten hin	291	1 914	1 020	3 225	—	—	1 822
Von Braunschw. Stationen und den Stationen Oker und Goslar nach Magdeb.-Halberst. Stationen	208	7 214	18 819	26 241	2 848	—	5 455
Durchgang von Westen her	465	6 522	8 754	15 741	4 008	—	4 775
Von Magdeb.-Halberst. Stationen nach Braunschw. Stationen	224	6 778	16 786	23 788	1 285	—	5 229
Durchgang nach Westen hin	449	7 043	11 102	18 594	2 531	403	5 147
Von Braunschw. Stationen und den Stationen Oker und Goslar nach Berlin-Potsdamer Stationen	273	3 398	3 915	7 586	2 072	—	2 896
Durchgang von Westen her	5 120	31 116	13 976	50 212	10 514	—	27 779
Von Berlin-Potsdamer Stationen nach Braunschw. Stationen und den Stationen Oker und Goslar	236	2 914	3 073	6 223	90	—	2 310
Durchgang nach Westen hin	4 745	29 292	14 261	48 298	9 531	7 111	27 347
Von Braunschw. Stationen nach Magdeb.-Leipziger Stationen	60	1 753	2 787	4 600	22	—	1 717
Durchgang von Westen her	585	6 758	4 007	11 350	95	—	4 826
Von Magdeb.-Leipziger Stationen nach Braunschw. Stationen	81	1 556	2 436	4 073	—	—	1 405
Durchgang nach Westen hin	424	5 757	4 752	10 933	—	13 706	15 638
Von Braunschw. Stationen nach Leipzig-Dresdener Stationen	34	331	331	696	—	—	412
Durchgang von Westen her	538	2 925	918	4 381	235	—	3 195
Von Leipzig-Dresdener Stationen nach Braunschw. Stationen	28	294	267	589	—	—	261
Durchgang nach Westen hin	417	2 516	1 010	3 943	—	—	2 037

* Hierunter 7214 beförderte Personen 4. Classe.

** Hierunter 5872 angekommene Personen 4. Classe.

Uebersicht vom Personen-Verkehre im Jahre 1867 (Fortsetzung).

III. G e s a m m t - B e f ö r d e r u n g.

	Anzahl der ausgegebenen Billets.				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I. — III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
1) Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der Stationen Oker und Goslar unter sich (Einseitiger Verkehr)	38 354	283 610	418 291	740 255	6 959	5	74 950
2) Verkehr der Braunschweigischen Bahnen und der Vienenburg- Goslarschen Bahn mit den Nachbarbahnen (Gemeinschaft- licher Verkehr):							
Abgang nach Westen	2 961	33 350	73 111 *	109 422	8 735	523	19 818
„ „ Osten	575	12 696	25 852	39 123	4 942	—	10 480
Zugang von Westen	3 526	33 397	72 977 **	109 900	7 709	—	19 575
„ „ Osten	569	11 542	22 562	34 673	1 375	—	9 205
Durchgang von Westen nach Osten	6 708	47 321	27 655	81 684	14 852	—	40 575
„ „ Osten nach Westen	6 035	44 608	31 125	81 768	12 062	21 220	50 169
Ueberhaupt Abgang	3 536	46 046	98 963 *	148 545	13 677	523	30 298
„ Zugang	4 095	44 939	95 539 **	144 573	9 084	—	28 780
„ Durchgang	12 743	91 929	58 780	163 452	26 914	21 220	90 744
3) Totalbeförderung	58 728	466 524	671 573 ***	1 196 825	56 634	21 748	224 772

* Hierunter 7214 beförderte Personen 4. Classe.

** „ 5872 „ „ 4. „

*** „ 13086 „ „ 4. „

re

t, Getreide, Kartoffeln.
trecke zwischen Braun-
er ausgeführt sind, im
inschaftlichen Verkehre

Nomenclatur nicht ent-
nmen.

XIII.

Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre

i m J a h r e 1 8 6 7.

Die von Bahn zu Bahn (nicht direct) expedirten Güter — vorzugsweise rohe Metalle, Kohlen, Kokes, Erden, Getreide, Kartoffeln. Holz und ähnliche Producte — sind einmal als Güter des einseitigen Verkehrs auf der Beförderungsstrecke zwischen Braunschweig und Oschersleben verzeichnet, ausserdem erscheinen dieselben, wenn sie im Westen ein- oder ausgeführt sind, im gemeinschaftlichen Verkehre mit den Hannoverschen Bahnen; dagegen sind diese Güter im gemeinschaftlichen Verkehre mit den übrigen Bahnen nicht enthalten.

Die im mitteldeutschen Eisenbahnverbande beförderten Güter sind, insoweit dieselben der nachfolgenden Nomenclatur nicht entsprechend specificirt worden sind, in der Columnne „Sonstige Güter“ zur Aufführung gekommen.

I. Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der Hannoverschen Stationen Oker und Goslar unter sich und in Gemeinschaft mit den Stationen fremder Bahnen.

a. Braunschweigische Stationen:

Station Braunschweig, Versand	3845	8726	86817	1194	19	149	24463	898	2150	516	6571	439	2921	2635	40	2576	17207	86564	—	447	4041	27564	4	70046	97872	22568	7670	4070	9145	1159	23735	2412	13717	1000	61128	10689	302175	3932	732	5833	9237	2373	4770	4993	1532	29200	2460	14900	235	12127	4621	
„ „ Empfang	8725	818	253649	1443	37	1259	9526	2675	820	707	73473	43135	1277	7616	—	16811	15590	8751	3	1421	1676	14755	21	95217	60918	62489	30395	13656	204372	1683	39146	10479	20265	633	21378	15421	418329	12324	10061	3590	9241	6906	8520	2382	2922	47756	6887	27790	210	14535	1280	
„ Wolfenbüttel, Versand	1992	160	9482	331	1	274	1197	2823	—	389	3018	365	43	2336	23	1055	3105	45	—	5209	8060	5610	69	12447	2439	12712	130	8979	8064	231730	2343	12249	838	1749	35	3036	—	76	7849	5095	363	2	14952	444	35678	918						
„ „ Empfang	850	31	106574	165	10	667	9936	2204	523	112	136016	55750	421	1654	56	1103	4318	449	9	230	577	14182	13	5239	10644	1701	4027	30711	2581	205	16616	410	13922	351	17753	3448	232879	3905	12921	729	3080	1527	5144	1068	357	23240	6624	2867	145	33678	918	
„ Schöppenstedt, Versand	2	10	271	5	3	—	409	—	1265	—	14390	—	—	176	—	2	5	—	—	35	64	972	948	186	—	5	3559	192	344	7	852	1140	48408	217	123	—	323	21	63	40	2	39	—	14	11	1641	504					
„ „ Empfang	409	5	16611	44	5	19	992	50	150	4	319100	131	61	56	—	1171	1784	182	—	245	5	4879	3	247	1457	8	991	749	—	33	4104	428	889	12	74	703	20026	298	1489	71	8	178	637	125	48	1826	1108	437	101	24617	19	
„ Jerxheim, Versand	145	5	2613	54	—	—	50	6	—	7	300	—	—	6	—	82	789	35	1	143	13	597	—	8	396	115	432	15	—	4	3034	4373	1451	29	344	1149	62874	166	1329	34	80	10	608	176	1	984	77	3	1	5236	195	
„ „ Empfang	2501	71	35815	47	3	—	2389	17	—	3	482208	60	304	65	—	531	1944	272	—	218	21	11269	—	63	1914	17866	2404	1008	3	28	4966	776	2209	4	104	359	15432	186	5601	68	23	151	898	362	17	1967	2209	510	12	19741	538	
„ Wegersleben, Versand	7119	—	2660	—	—	—	72	—	—	—	115748	—	—	551	—	29	143	—	—	—	5	197	—	—	390	—	413	100	—	—	1408	13940	157	—	558	226	76205	—	156	22	6	—	66	78	—	—	—	—	—	—	31970	138
„ „ Empfang	23	—	81968	—	1	—	520	4	—	—	9000	200	130	193	—	231	2103	224	—	—	—	—	—	—	17092	—	587	193	—	44	5316	283	434	3	34	279	10287	68	5													

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Commercielle Uebersicht vom

	Abfälle (nicht besonders genannte).	Asphalt.	Bau- u. Nutzholz (auch Grubenholz), europäisches.	Baumfrüchte (außer Süd- früchte), frisch und ge- trocknet.	Baumwolle, roh.	Baumwollengarn.	Bier.	Elei- und Zinkweiss.	Borke, Lohle.	Borsten, Haare, Hörner, Klaueu.	Braunkohlen.	Brennholz.	Brennmaterial (nicht beson- ders genanntes, Briquets, Lohkuchen etc.).	Butter u. Käse.	Bücklinge.	Cement.	Chemikalien, Drogen, Apotheker- und Farbe- waaren etc.	Cichorien u. Kaffeesurro- gate.	Cider.	Dachpappe u. Dachfliz.	Drucksachen u. Bücher.	Düngemittel (auch Düng- salz) mit Ausschluss von Guano.	Eier.	Eisen, roh (in Flossen, Ghr- zen, Masseln, Mülden, Bruch- [Schmelz-] Eisen)	Eisen, verarbeitet (außer Eisenbahnschienen, Eisen- u. Stahlwaaren u. Eisen- gusswaaren).	Eisenbahnschienen.	Eisen- und Stahlwaaren.	Eisengusswaaren.	Erze u. Mineralien.	Farbholz (in Blöcken, ge- mahlen und geraspelt).	Festage aller Art (Fäser, Kissen u. s.).	Feld-, Garten- u. Walder- zeugnisse (nicht beson- ders genannte).	Fette, Oele (in Fässern), (excl. Mineral-, Ätheri- sches u. Terpentinol).	Fische u. Fleischwaaren (nicht besonders genannte).	Flachs, Hanf, Heede u. Werg.	Geräthe (Haus- u. Haus-), Möbel und musikalische Instrumente.	Getreide.	Glas, Glaswaaren, Porzellan, Fayence.	Guano.	Harze aller Art, Pech, Theer.	Häute, Felle.	Heringe.	Holz u. Holz-, Korb- u. Stöbnerwaaren (nicht besonders genannte).	Holzkohlen.	Hopfen.	Hülsenfrüchte, Samen u. Saat.	Hüttenproducte (nicht be- sonders genannte, z. B. Alaun, Schwefel, Zinn, Vitriol u. Bleiglätte).	Kaffee.	Kalk (gebrannter).	Kartoffeln.	Knochen.
2) Mit der Köln-Mindener Bahn und den Rhein-Franz. u. Holland. Bahnen. (Stationen: Bielefeld, Gütersloh, Hamm, Camen, Dortmund, Herne-Bochum, Es- sen, Gelsenkirchen, Berge-Borbeck, Ober- hausen, Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf, Deutz, Deutzerfeld, Herford, Wesel, Em- merich, Empel, Amsterdam, Rotterdam, Paris, Lille, Le Havre.)	28	—	366	67	—	—	16	—	—	44	—	—	—	118	1	—	737	1538	—	—	1344	19355	—	162	216	—	507	37	1	2	493	100	3015	72	42548	241	222777	196	—	4	112	—	1328	—	246	10582	259	34	—	35447	—
Durchgang von Osten her.	15805	155	15347	2641	42	1285	2933	11	10	1907	—	—	—	133	—	—	6505	1476	14	60	7481	28241	132	208	1693	92	8565	3524	11689	130	1683	10909	65570	176	130367	18112	476057	34330	—	1544	8442	33	3670	268	4998	163988	305	60	—	174455	1203
Empfang für die Braunsch. Bahnen	113	74	—	30	—	113	6	814	—	21	—	—	—	850	—	239	657	8	—	29	71	200	2	818	16453	111	9866	2066	—	16	8331	323	207	104	4169	602	17	2047	100	81	1469	10	121	—	—	434	997	7468	2	—	—
Durchgang nach Osten hin	847	1165	2573	303	13421	3341	125	3474	1	1572	2	—	—	7236	2220	—	9498	81	—	781	7507	247	—	2266	248456	312345	125237	89145	373	174	19466	2474	16587	1826	7611	8368	431	29706	303	699	2361	87	1226	11	43	6510	10019	29203	—	22	100
3) Mit den Westphälischen und Ber- gisch-Märkischen Bahnen. (Statio- nen: Warburg, Bielefeld, Lippstadt, Soest, Hamm, Münster, Nienhof, Kupferdreh, Ueberruhr, Dahlhausen, Langendreer, Marten, Bochum, Steele, Essen, Mühl- heim a. d. R., Oberhausen, Duisburg, Limburg, Letmathe, Iserlohn, Altena, Werdohl, Finnentrop, Grevenbrück, Al- tenhundem, Geisweid, Siegen, Werl, Unna, Holzwickede, Aplerbeck, Hörde, Dortmund, Barop, Annen, Witten, Ha- gen, Haspe, Gevelsberg, Milse, Schwelm, B.-Rittershausen, Barmen, Elberfeld, Vohwinkel, Erkrath, Gerresheim, Düs- seldorf, Neuss, Crefeld, Viersen, Glad- bach, Rheydt, Aachen.)	477	66	39806	1326	7	547	103	63	232	57	—	23	2	475	—	38	4006	12811	—	54	395	5255	1	66839	207	13	1697	1126	60512	60	1760	627	5672	134	653	5316	73488	812	—	3311	924	449	7875	—	325	18777	6855	671	6957	44832	289
Durchgang von Osten her.	3105	23	32998	1511	51	953	254	37	8	611	—	—	—	86	1	10	4019	1232	—	1869	1314	12255	5	5970	1714	27	9769	9581	948	21	1367	6281	33898	184	1388	17714	256967	4088	—	319	879	14	1410	144	18	43597	336	29	5	540714	235
Empfang für die Braunsch. Bahnen u. die Vienenburg-Goslar'sche Bahn .	62	3	2749	17	41	1521	184	79	—	233	—	760	—	98	—	2814	1253	3	2	254	373	117	2	4431	72130	209326	41714	3729	1043	11	8608	286	385	63	595	1222	1460	9376	—												

[illegible]

8) Totalbeförderung	70700	38243	982419	27255	145071	56927	64381	18656	10249	8414	1343454	131889	4806	49845	7191	45348	152287	153989	1541	7327	38769	317036	415	577542	779082	875975	518151	223601	426041	11526	211211	67261	282197	9263	277751	164211	3173146	154903	82460	28151	64316	97571	77778	33494	19456	448859	201204	121268	18090	1043818	16355
-------------------------------	-------	-------	--------	-------	--------	-------	-------	-------	-------	------	---------	--------	------	-------	------	-------	--------	--------	------	------	-------	--------	-----	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	--------	-------	--------	------	--------	--------	---------	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	-------	---------	-------

[illegible]

XIV. Leistungen des elektro-magne-

Nro.	S t a t i o n e n .	D i e n s t - C o r r e s p o n d e n z .			
		Abge- gangene	Von auswär- tigen Statio- nenangekom- mene	Gegebene Läutesignale	
				einfach	doppelt
1	Braunschweig	33 884	6 517	5 630	10 815
2	Wolfenbüttel	27 763	26	10 372	10 650
3	Schöppenstedt	12 036	—	5 224	5 670
4	Jerxheim	14 359	—	5 224	7 078
5	Wegersleben	11 695	—	5 123	5 569
6	Oschersleben	12 949	1 067	5 123	—
7	Schöningen	4 117	1	1 508	1 508
8	Helmstedt	2 174	1	1 508	—
9	Börssum	11 774	—	5 114	5 410
10	Schlade	4 950	—	2 304	2 304
11	Vienenburg	7 860	10	2 304	4 036
12	Harzburg	5 652	10	4 765	—
13	Salzgitter	7 069	—	3 237	3 237
14	Ringelheim	6 878	—	3 237	3 237
15	Lutter am Bbge.	7 001	—	3 237	3 237
16	Seesen	7 997	1	3 237	3 237
17	Gandersheim	6 894	—	3 237	3 237
18	Kreiensen	9 769	1	3 237	3 209
19	Naensen	6 703	—	3 209	3 209
20	Vorwohle	6 913	—	3 209	3 209
21	Stadtdorf	7 458	—	3 209	3 209
22	Holzminden	9 017	4 450	3 209	3 209
23	Vechelde	15 014	6 510	5 630	8 790
24	Oker	3 928	3	1 603	1 603
25	Goslar	2 502	42	1 603	—
Summa		246 356	18 639	95 293	95 663
		264 995		190 956 oder 286 619 einfache Signale.	

tischen Telegraphen im Jahre 1867.

Staats- und Privat-Correspondenz.

Abge- gangene	Angekom- mene und durchge- gangene	E i n n a h m e												B e m e r k u n g e n.
		im einseitigen			im Braunschweig- Hannoverschen			im Braunschw.-Mag- deburg-Berliner			in S u m m a			
		V e r k e h r e.												
Depeschen:		Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	
96 81	7 973	1 215	15	—	616	10	4	13	6	—	1 845	1	4	
1 836	2 031	285	28	—	104	16	—	2	4	—	392	18	—	
508	577	86	3	5	24	14	4	—	4	—	110	21	9	
639	567	130	22	—	8	6	4	—	22	7	139	21	1	
360	459	66	19	5	7	26	8	5	14	—	80	—	3	
634	846	101	3	—	23	20	4	—	22	—	125	15	4	
1 061	1 302	195	16	5	41	19	6	2	26	7	240	2	8	
1 163	1 202	8	10	5	48	17	6	2	27	3	249	25	4	
177	118	26	23	5	6	21	6	—	12	—	33	27	1	
269	318	28	17	—	28	25	6	1	22	—	59	4	6	
355	2 150	48	22	5	39	25	2	—	14	—	89	1	7	
894	852	113	12	5	70	20	—	1	7	3	185	9	8	
499	527	59	27	5	51	10	8	1	4	7	112	13	—	
252	230	35	4	—	18	8	8	—	—	—	53	12	8	
120	164	17	26	5	6	16	8	—	—	—	24	13	3	
632	673	79	16	—	50	25	6	—	9	3	130	20	9	
364	343	47	14	—	29	5	2	—	—	—	76	19	2	
245	122	50	16	5	—	27	2	—	10	6	51	24	3	
37	37	5	16	—	1	21	2	—	—	—	7	7	2	
34	24	4	8	—	2	13	6	—	—	—	6	21	6	
205	183	29	3	—	14	28	—	—	—	—	44	1	—	
569	652	77	14	5	43	18	8	—	14	7	121	18	—	
298	383	48	6	5	23	12	4	—	4	—	71	22	9	
86	45	—	—	—	13	21	9	—	—	—	13	21	9	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
20 913	21 778	2 952	16	—	1 278	14	3	34	15	3	4 265	15	6	
42 691														

XV. Einnahme

	Vom Personenverkehre			Vom Gepäckverkehre	Vom Eilgut-			
	Personen	Militair- personen	Auswan- derer	Gepäck	Eilgut	Postbe- förderung	Militair- effecten	Equipa- gen
					Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
Einseitiger Verkehr	228 822	3 947	193	2 906	6 833	22 470	—	133
Gemeinschaftlicher Verkehr:								
Mit Magdeburg	42 333	2 501	—	1 652	3 003	—	—	172
„ Hannover	84 124	4 498	161	2 498	6 145	—	—	185
„ dem Norddeutschen Verbande	262 670	37 215	13 815	16 509	42 135	—	464	967
„ dem Mitteldeutschen Verbande	37 311	1 908	—	2 042	5 671	—	8	180
„ Bayern	64	—	—	4	1 469	—	—	—
„ Westfalen	1 194	60	—	14	27	—	—	—
„ dem Preussisch-Braunschweig-Verbande	27 684	800	—	1 387	20 385	—	31	347
<i>Summa</i> . .	634 202	50 929	14 169	27 012	85 668	22 470	503	1 984
					darunter Expeditionsgelühren 598 Thlr.			

Zusammenstellung der vorstehenden Einnahmen.		Thaler.
Von Personen		749 300
Vom Gepäck		27 012
Von Eilgut, Postbeförderung, Militaireffecten, Equipagen und Vieh incl. der Nebeneinnahmen		192 440
Vom Frachtgute incl. der Nebeneinnahmen		1 991 188
Vom elektrischen Telegraphen		4 265
Verschiedene Einnahmen		17 500
<i>Summa</i> der Betriebseinnahme pro 1867 . . .		2 981 705
Uebertrag vom Jahre 1866		984 293
Erstattungen des Extrabaufonds		5 972
Für die Betriebsführung der Vienenburg-Goslarschen Bahn		21 154
	Gesamt-Einnahme . . .	3 993 124

im Jahre 1867.

verkehre		Vom Frachtverkehre				Vom elektro- magnetischen Telegraphen	Verschiedene Einnahmen	Ueberhaupt
Vieh	Nebenein- nahmen von der Eilgut- und Vieh- beförderung	Normal- gut	Producte und er- mässigte Güter	Locomo- tiven und Fahr- zeuge	Nebenein- nahmen			
Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
6 866	113	35 742	212 272	—	10 078	2 952	17 500	550 827
3 014	31	11 606	38 997	—	745	34	—	104 088
14 589	113	27 408	129 126	218	3 873	1 279	—	274 217
47 912	283	225 410	562 137	10 622	3 425	—	—	1 223 564
843	3	39 715	56 943	1 389	245	—	—	146 258
—	23	7 775	13 825	—	334	—	—	23 494
63	—	100	2 956	—	16	—	—	4 430
7 890	72	114 653	460 263	8 544	12 771	—	—	654 827
81 177	638	462 409	1 476 519	20 773	31 487	4 265	17 500	2 981 705
		darunter Expeditionsgebühren						
		6869	67 470					
		Thaler.	Thaler.					

Vertheilung der Einnahmen des einseitigen Personen- und Güterverkehrs auf die einzelnen Stationen.		Vom		In
		Personen- verkehre	Güter- verkehre	Summa
		Thaler.	Thaler.	Thaler.
Station Braunschweig		60 371	86 588	146 959
" Wolfenbüttel		34 201	25 539	59 740
" Schöppenstedt		10 730	14 040	24 770
" Jerxheim		5 956	17 931	23 887
" Wegersleben		4 330	6 634	10 964
" Oschersleben		13 912	12 961	26 873
" Söllingen		2 097	2 844	4 941
" Schöningen		8 686	10 597	19 283
" Buddenstedt		1 419	435	1 854
" Helmstedt		11 831	6 799	18 630
" Börsum		7 662	8 773	16 435
" Schladen		3 996	4 599	8 595
" Vienenburg		3 573	11 128	14 701
" Harzburg		8 342	6 726	15 068
" Salzgitter		5 697	3 931	9 628
" Ringelheim		1 998	6 252	8 250
" Lutter a. Bbge		3 443	6 050	9 493
" Seesen		11 108	10 786	21 894
" Gandersheim		4 921	4 698	9 619
" Kreiensen		10 178	10 021	20 199
" Naensen		1 191	588	1 779
" Vorwohle		1 207	1 783	2 990
" Stadtoldendorf		4 262	3 912	8 174
" Holzminden		8 664	6 869	15 533
" Vechelde		3 187	4 458	7 645
Summa		232 962	274 942	507 904

XVI. Ausgabe

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Hiervon			Bleibt Ausgabe für Betriebs- zwecke
			im Einzelnen	im Ganzen.	für Neubau- gegenstände und Erwei- terungs- anlagen.	Zuschuss zum extraordinä- ren Bau- fonds.	für fremde Zwecke	
			Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
I.		Administration:						
	1	Für Herzogliche Eisenbahn- und Postdirection: Besoldungen	36 786					36 786
	2	Für Herzogliche Eisenbahn- und Post-Hauptcasse: Besoldungen	4 667					4 667
	3	Für Herzogliche Eisenbahn-Betriebsverwaltung: Besoldungen	43 962					43 962
		<i>Summa Cap. I.</i>	—	85 415				85 415
II.		Unbestimmte Verwaltungs-Ausgaben:						
	1	Diäten und Reisekosten	11 729					11 729
	2	Bureau- und Druckkosten	23 441					23 441
	3	Uniformirung	15 997					15 997
		<i>Summa Cap. II.</i>	—	51 167				51 167
III.		Transportverwaltung:						
	1	Besoldungen des Expeditionspersonals	44 536					44 536
	2	„ „ Fahrpersonals	50 191					50 191
	3	„ „ Hülfspersonals	48 846					48 846
	4	Kokesprämien und Meilengelder	13 567					13 567
	5	Unterhaltung der Locomotiven	170 609					170 609
	6	„ „ Personenwagen	31 350					31 350
	7	„ „ Gepäck- und Güterwagen	68 768					68 768
	8	Für Räder und Achsen zu den Personen- und Güter- wagen	18 352					18 352
	9	Heizmaterial für die Locomotiven	237 746					237 746
	10	Material zum Oelen und Putzen derselben	16 277					16 277
	11	„ „ Putzen und Schmieren der Personen- und Güterwagen	10 533					10 533
	12	„ zur Heizung der Bahnhöfe und Wärter- häuser	7 919					7 919
	13	„ „ Beleuchtung der Bahnhöfe, Wagenzüge und Telegraphen	25 492					25 492
	14	Betriebsgeräthschaften und Utensilien	6 943					6 943
	15	Sonstige Ausgaben incl. Wagenmiethe	93 603					93 603
		<i>Summa Cap. III.</i>	—	844 732				844 732
IV.		Bahnhofsverwaltung:						
	1	Besoldungen der Bahnhofs-aufseher und Portiers	20 462					20 462
	2	Löhne der Bahnhofsarbeiter	79 250					79 250
	3	Unterhaltung der Bahnhöfe, Gebäude und Wasser- stationen	81 127		8 902	19 689		52 536
	4	Unterhaltung der Drehscheiben und Excentriks	16 755		3 800	2 747		10 208
	5	Brandversicherungsbeiträge und Häusersteuer	1 188					1 188
		<i>Summa Cap. IV.</i>	—	198 782	12 702	22,436		163 644
		<i>Latus</i>	—	1 180 096				1 144 958

im Jahre 1867.

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe	Betrag		Hiervon			Bleibt Ausgabe für Betriebszwecke
			im Einzelnen	im Ganzen.	für Neubaugegenstände und Erweiterungsanlagen.	Zuschuss zum extraordinären Baufonds.	für fremde Zwecke	
			Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
V.		<i>Transport</i>	—	1 180 096	12 702	22 436		1 144 958
		<i>Bahnverwaltung:</i>						
	1	Besoldungen der Bahnaufseher	5 969					5 969
	2	Löhne der Bahnwärter	72 362					72 362
	3	„ „ Excentrikwärter	26 824					26 824
		<i>Unterhaltung der Bahnen:</i>						
	4	Braunschweig-Oscherslebener Bahn	120 217					120 217
	5	Wolfenbüttel-Harzburger Bahn	19 566		5 143	3 390		11 033
	6	Braunschweig-Hannoversche Bahn	16 768					16 768
	7	Börssum-Kreienser Bahn	33 304					33 304
	8	Jerxheim-Schöninger Bahn	6 933					6 933
	9	Trendelbusch-Kohlenbahn	1 114					1 114
	10	Kreiensen-Holzmindener Bahn	35 073					35 073
	11	Offenhaltung der Bahnen bei Schnee	4 256					4 256
		<i>Summa Cap. V.</i>	—	342 386	5 143	3 390		333 853
VI.		<i>Für den elektrischen Telegraphen:</i>						
	1	Besoldungen der Telegraphenbeamten	6 346					6 346
	2	Unterhaltungskosten	3 068					3 068
		<i>Summa Cap. VI.</i>	—	9 414				9 414
VII.		<i>Verschiedene Ausgaben:</i>						
	1	Etatmässig feststehende Ausgaben	2 465				999	1 466
	2	Unterstützungen an Bahnwärter	826					826
	3	Unvorhergesehene Ausgaben	677 767		4 848	561 405	95 000	16 514
		<i>Summa Cap. VII.</i>	—	681 058	4 848	561 405	95 999	18 806
		<i>Summa der Betriebsausgabe (Cap. I. bis VII.) . .</i>	—	2 212 954	22 693	587 231	95 999	1 507 031
VIII.		<i>Ablieferung an die Staatscasse:</i>						
	1	Etatmässiger Ueberschuss	1 004 131					
	2	Extra-Ueberschuss	400 000					
		<i>Summa Cap. VIII. . . .</i>	—	1 404 131				
IX.		<i>Extraordinaire Ausgaben:</i>						
	1	Für Neubaugegenstände und Erweiterungsanlagen . .	36 913		36 913			
	2	Zuschuss zum extraordinären Baufonds	82 039			82 039		
	3	Zuschuss zum Börssum-Jerxheimer Bahnbaufonds . .	31 048					
		<i>Summa Cap. IX</i>	—	150 000	36 913	82 039		
		<i>Gesamt-Ausgabe</i>	—	3 767 085	59 606	669 270	95 999	1 507 031

Anhang zur Tabelle XVI.

S p e c i f i c a t i o n

der

im Jahre 1867 aus den laufenden Etats beschafften Neubaugegenstände
und Erweiterungsanlagen,
sowie der Verwendungen für fremde Zwecke.

Ordn. Nro.	Ausgabe.		B e z e i c h n u n g.	Betrag im	
	Cap.	Nro.		Einzelnen Thlr.	Ganzen Thlr.
			A. Neubaugegenstände und Erweiterungsanlagen:		
1	IV.	3	Kaufpreis für angekaufte Grundstücke behuf Erweiterung des Bahnhofes Vechelde	367	
2	"	"	Kosten der Vollendung des Parkes beim Bahnhofe in Braunschweig . . .	1 500	
3	"	"	Für die Anlegung von drei Wasserbassins nebst Fontainen in den neuen Rasenplätzen auf dem Bahnhofe Braunschweig	1 128	
4	"	"	Für Vergrößerung des Kokeschuppens und Herrichtung einer zweiten Kokesausgabe in Kreiensen	588	
5	"	"	Für Erbauung eines kleinen Viehstalles und eines leichten Bretterschuppens für Kokes in Vorwohle	237	
6	"	"	Für Herstellung einer Hofbefriedigung mit anliegendem bedeckten Raume in Stadtoldendorf	321	
7	"	"	Für Herstellung einer Planke und Erbauung eines Betriebsgebäudes und Beamtenhauses in Holzminden	2 410	
8	"	"	Für Erbauung eines Kohlenschuppens in Schöppenstedt	288	
9	"	"	Für Erbauung eines Schuppens in Watenstedt	233	
10	"	"	Für Einrichtung der Gaserleuchtung im Directionsgebäude zu Braunschweig und Herstellung einer Dampfmaschine in Schöppenstedt	1 830	
			<i>Summa Cap. IV, 3</i>		8 902
11	"	4	Für Vorrichtung einer neuen Drehscheibe zu Vienenburg	374	
12	"	"	Für Vorrichtung einer neuen Brückenwaage in Stadtoldendorf	1 726	
13	"	"	Für Vorrichtung einer neuen Brückenwaage in Holzminden	1 700	
			<i>Summa Cap. IV, 4</i>		3 800
14	V.	5	Für Umbau von Gleisstrecken auf dem Bahnhofe Harzburg	5 143	
			<i>Summa Cap. V, 5</i>		5 143
			<i>Latus</i>		17 845

Anhang zur Tabelle XVI. (Fortsetzung).

Ordn. Nro.	Ausgabe.		Bezeichnung.	Betrag im	
	Cap.	Nro.		Einzelnen Thlr.	Ganzen Thlr.
15	VII.	3	<i>Transport</i> Kosten der Einrichtung einer Billetdruckerei und Anschaffung der nöthigen Utensilien	— 4 848	17 845
			<i>Summa Cap. VII, 3</i>		4 848
16	XII.	"	Kaufpreis für die von der Herrschaftlichen Mahlmühle zu Eisenbüttel zur Bahn abgetretenen Grundstücke	1 048	
17	"	"	Kaufpreis für die bei Lutter a. Bbge. zur Bahn abgetretenen Grundstücke .	532	
18	"	"	Kaufpreis für die vom Herzoglichen Parke bei Richmond acquirirte, am Eisenbüttler Wege belegene Fläche von 5 Mrg. 20 ⁵⁷ Qdr.-Rth.	2 069	
19	"	"	Abschlagszahlung pro 1867 auf die Kaufgelder für 61 Mrg. 46 Qrd.-Rth. Länderei vom Herzoglichen Parke bei Eisenbüttel	33 264	
			<i>Summa Cap. XII</i>		36 913
			<i>Summa</i>		59 606
			<i>Dazu</i> die Ausgabe für die in Tab. XVII B. sub. I, 1—12, 14—16, II, 1, 2, 4, 6, 9, 12—19, 21 und 22 aufgeführten, aus dem Extrabaufonds beschafften Erweiterungsanlagen mit		614 412
			<i>Summa tot. der im Jahre 1867 beschafften Erweiterungsanlagen . . .</i> <i>welcher Betrag dem Anlagecapitale in Tab. VI hinzugesetzt ist.</i>		674 018
			<i>B. Verwendungen für fremde Zwecke:</i>		
1	VII.	1	Kosten der Instanderhaltung der Promenadenwege und sonstigen Verschö- nerungsanlagen bei Harzburg	999	
			<i>Summa Cap. VII, 1</i>		999
2	VII.	3	Zuschuss zu den Kosten einer Bahn durch das Amt Walkenried (von Nord- hausen nach Northeim)	95 000	
			<i>Summa Cap. VII, 3</i>		95 000
			<i>Summa</i>		95 999

A. Vom gesammten Eisenbahn- und Postbetriebe für das Jahr 1867.

	Vom Eisenbahn- | Post- Betriebe. Thaler.	Thaler.	Vom Eisenbahn- und Postbetriebe. Thaler.
Betriebs-Einnahme pro 1867	2 981 705	236 353	3 218 058
Betriebs-Ausgabe pro 1867	1 507 031	195 184	1 702 215
Reinertrag pro 1867	1 474 674	41 169	1 515 843
Uebertrag aus der Rechnung pro 1866	984 293	—	984 293
Erstattungen des Extraaufonds	5 972	—	5 972
Für die Betriebsführung der Vienenburg-Goslarschen Bahn	21 154	—	21 154
Summa	2 486 093	41 169	2 527 262

	Vom Eisenbahn- | Post- Betriebe. Thaler.	Thaler.	Vom Eisenbahn- und Postbetriebe. Thaler.
Verwendung der obenstehenden Summe:			
1) Ablieferung an die Staatscasse	1 404 131	41 169	1 445 300
2) Verwendung für Neubaugegenstände	59 606	—	59 606
3) Zuschuss zum extraordinären Aufonds	669 270	—	669 270
4) Zuschuss zum Börssum-Jerxheimer Bahnaufonds	31 048	—	31 048
5) Verwendung für fremde Zwecke	95 999	—	95 999
6) Uebertrag in die Rechnung pro 1868	226 039	—	226 039
Summa wie obenstehend	2 486 093	41 169	2 527 262

rechnung.

B. Ueber den Reserve- und extraordinären Baufonds.

Nro.	Einnahme.	Thaler.	Thaler.
	Bestand ultimo 1866	—	620 120
	Zugang im Jahre 1867:		
	I. Extraordinaire Verwilligungen.		
1	Kosten für Anschaffung von Fahrzeugen pro 1864/66 und 1867	560 000	
2	Restkosten der Erbauung eines Stationsgebäudes in Vechelde	957	
3	Kosten der Erweiterung des Bahnhofes Oschersleben	20 750	
4	Fernere Kosten der Einrichtung des vormaligen Posthauses zu Holzminden zu Dienstwohnungen	395	
5	Kosten der Erbauung einer Kesselschmiede nebst Giesserei und einer Retirade in Braunschweig	28 225	
6	Restkosten der Vollendung des eisernen Oberbaues auf der Magdeburger Bahn	25	
7	Restkosten des Vorbaues vor die Hinterthür des Wartezimmers zu Schladen	28	
8	Kosten der Erbauung eines Wagenschuppens am Eisenbüttler Wege auf dem Bahnhofe Braunschweig	16 200	
9	Kosten der Herstellung von Gleisen für den sub 8 gedachten Wagenschuppen	12 300	
10	Kosten der Herstellung von Gleisen behuf Erweiterung der Wagen-Reparatur-Werkstatt auf dem Bahnhofe Braunschweig	1 035	
11	Kosten der Beseitigung des Vorbaues am alten Maschinenhause daselbst	2 300	
12	Kosten für Erweiterung des Bahnhofgebäudes zu Kreiensen	1 229	
			643 444
	II. Uebertragungen aus den Unterhaltungsetats wegen unvollendet gebliebener Etatausführungen.		
1	Kosten des Umbaues der Postwagenremise in Kreiensen zu Dienstwohnungen pro 1867	1 700	
2	Restkosten der Okerverlegung und der Erweiterung des Directionsgebäudes auf dem Bahnhofe Braunschweig	232	
3	Restkosten des Legens von Weichen und des Umbaues von Gleisen in Harzburg pro 1867	3 510	
4	Kosten einer Wasserleitung nach dem Bahnhofe Vienenburg	2 000	
5	Kosten der Instandsetzung der äusseren Verputzung des Stationsgebäudes in Braunschweig pro 1867	800	
6	Restkosten für Vergrößerung des Kokeschuppens und Herrichtung einer zweiten Kokesausgabe in Kreiensen pro 1867	912	
7	Fernere Kosten der Herstellung einer Planke und Erbauung eines Betriebsgebäudes und Beamtenhauses in Holzminden pro 1867	4 050	
8	Kosten der Vergrößerung des Wartezimmers II. Classe in Vienenburg pro 1867	100	
9	Kosten der Erbauung eines neuen Gepäckraumes daselbst pro 1867	1 500	
10	Kosten der Erbauung eines neuen Kohlenschuppens daselbst pro 1867	1 500	
11	Kosten der Erweiterung der Expeditionslocale und der Veränderungen in dem Restaurationsgebäude in Harzburg pro 1867	3 325	
12	Kosten der Herstellung einer Retirade auf der Haltestelle Watenstedt pro 1867	150	
13	Restkosten einer eisernen Drehscheibe in Vienenburg pro 1867	2 626	
14	Restkosten der Gasanlagen im Directionsgebäude zu Braunschweig und der Herstellung einer Dampfmaschine in Schöppenstedt pro 1867	2 221	
15	Kosten der baulichen Veränderungen am und im Stationsgebäude zu Oschersleben pro 1867	1 200	
			25 826
	III. Sonstige Einnahme:		
	Nichts.		
	Gesamt-Einnahme	—	1 289 390
	Davon die Ausgabe mit	—	637 915
	Bleibt Bestand ultimo 1867	—	651 475

B. Ueber den Reserve- und extra-

Nro.	A u s g a b e.	Thaler.	Thaler.
I. Auf extraordinaire Verwilligungen.			
1	Restkosten für Erweiterung des Directionsgebäudes in Braunschweig	837	
2	Fernere Kosten für Erweiterung des Kohlenabladeplatzes auf dem Bahnhofe in Braunschweig	13 228	
3	Fernere Kosten für Anlegung einer Wasserleitung auf hiesigem Bahnhofe	3 900	
4	Kosten der Erweiterungsanlagen auf dem Bahnhofe Wolfenbüttel	17 309	
5	Restkosten für Anschaffung neuer Locomotiven	167 847	
6	Restkosten für Erbauung eines Stationshauses zu Vechelde	76	
7	Restkosten für Erbauung eines Arbeiterhauses zu Büddenstedt	599	
8	Fernere Kosten für Anschaffung neuer Wagen	74 463	
9	Restkosten des Vorbaues vor die Hinterthür des Wartezimmers zu Schladen (cfr. auch pos. II., 13)	28	
10	Fernere Kosten für Erweiterung und Umbau des Bahnhofes Vienenburg	10 490	
11	Fernere Kosten der Erweiterung des Maschinenhauses und der Bahnhofsanlagen hieselbst	44 044	
12	Kosten der Erweiterungsanlagen auf dem Bahnhofe Oschersleben	4 641	
13	Restkosten der Ausdehnung des eisernen Oberbaues auf der Magdeburger Bahn (cfr. auch pos. II., 20)	25	
14	Kosten der Einrichtung des vormaligen Posthauses in Holzminden zu Dienstwohnungen	1 316	
15	Kosten der Anschaffung von Wagen und Locomotiven pro 1864/66 und 1867	240 716	
16	Kosten der Erbauung eines Wagenschuppens am Eisenbüttler Wege auf dem Bahnhofe Braunschweig	3 737	
II. Auf die Uebertragungen von den Unterhaltungsetats für unvollendet gebliebene Etatausführungen.			583 256
1	Fernere Kosten für Herstellung eines zweiten Gleises auf den Haltestellen der Südbahn pro 1865	4 802	
2	Kosten der Herstellung einer massiven Befriedigung an der Westseite des hiesigen Bahnhofes pro 1866	976	
3	Fernere Kosten der Anschaffung resp. des Umbaues von Personenwagen pro 1864	10 030	
4	Restkosten für Anlage von Expeditionsräumen auf der Haltestelle Söllingen	164	
5	Kosten der Pflasterung eines Platzes auf dem Bahnhofe Schöningen pro 1866	246	
6	Kosten der Pflasterung eines Ladeplatzes und Anlegung eines Nebengleises auf dem Bahnhofe Jerxheim pro 1866	937	
7	Kosten für Umbau und Versenken des Perrons zu Oschersleben pro 1866	300	
8	Restkosten für Anschaffung von Kies zur Instandsetzung der Magdeburger und Hannoverschen Bahn	1 258	
9	Fernere Kosten für Erbauung eines Wärterhauses zu Gunsleben pro 1863	838	
10	Kosten für Erweiterung der Wasserstation zu Vechelde	583	
11	Kosten für Umdeckung der Dächer der Schmiede und des Reinigungsgebäudes hieselbst pro 1866	1 889	
12	Kosten der Ergänzungsbauten auf hiesigem Bahnhofe pro 1866	3 101	
13	Etatmäßige Kosten des Vorbaues vor die Hinterthür des Wartezimmers zu Schladen (cfr. pos. I., 9)	50	
14	Kosten für Erbauung einer Retirade zu Gielde pro 1866	348	
Latus		25 522	583 256

ordinairen Baufonds. (Fortsetzung.)

Nro.	A u s g a b e.	Thaler.	Thaler.
	<i>Transport</i>	25 522	583 256
15	Kosten der Vergrößerung des Stationsgebäudes zu Lutter a. Bbge. pro 1866	2 620	
16	Kosten der Anlegung von Dachausbauten über den Thüren des Güterschuppens zu Schö- ningen pro 1866	178	
17	Kosten der Anlage dreier Centesimalwaagen für den hiesigen Bahnhof und den Bahn- hof zu Lutter a. Bbge.	3 395	
18	Kosten für Erweiterung der Gasanlagen auf dem Bahnhofe Wolfenbüttel	137	
19	Kosten für Erweiterung der Gleise und Ladestellen auf den Bahnhöfen der Schöninger Bahn pro 1866	92	
20	Kosten für Ausdehnung des eisernen Oberbaues auf der Magdeburger Bahn (cfr. pos. I., 13)	3 200	
21	Kosten für Anschaffung von Wagen aus dem Jahre 1866	2 741	
22	Kosten für Anschaffung von Achsen und Rädern aus dem Jahre 1866	10 802	
	III. Sonstige Ausgabe.		48 687
1	Erstattungen des Extrabaufonds (Tab. XV.)	—	5 972
	Gesammt-Ausgabe	—	637 915

Anmerkung. Die vorstehend sub I. 1 — 12, 14 — 16, II. 1, 2, 4, 6, 9, 12 — 19, 21 und 22 aufgeführten Ausgaben sind dem Anlage-
capitale in Tab. VI. hinzugesetzt.

XVIII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender im Jahre 1867.

Reparatur.

Der Verbrauch an grösseren Ersatzstücken hat betragen:

3 Tenderachsen von Gussstahl.	15 Kuppelpinnen.	5 Ventilkugeln.
29 Aschenkasten.	20 547 Roststäbe.	13 Ventilkugelgehäuse.
7 kupferne Feuerkisten.	16 Rohrplatten von Kupfer.	10 Reifen von Gussstahl zu Triebrädern.
2 Kolben von Eisen.	6 Rauchkisten.	1 do. " Puddelstahl zu do.
5 Injecteure.	2 209 messingene Siederöhren.	14 do. " Gussstahl zu Laufrädern.
1 320 Pfd. Kolbenringe von Le-	79 eiserne do.	24 do. " do. zu Tenderrä-
giring.	2 Schornsteine.	dern.
4 480 Pfd. Kolbenringe von Guss-		6 Reifen von Puddelstahl zu Tenderrä-
eisen.		dern.

Gesammtkosten für diese Ersatzstücke	58 970 Thlr.
" " die übrigen Reparaturen incl. der Locomotivgeräthe	125 991 "
<i>Summa</i>	184 961 Thlr.
Einnahme für alte Materialien	32 261 Thlr.
Nettokosten für Ersatz und Reparatur	152 700 Thlr.

Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen.

Material zum Oelen, Schmieren und Verdichten:

54 928 Pfund Maschinenöl.
22 065 " Talg.
200 " Locomotivschmier.
3 542 Ellen Dochte.

Material zum Putzen:

5 823 Pfund Maschinenöl.
8 314,5 " Baumwolle.
16 694 " Heede.
86 " Putzkalk.
200 " Schmirgel.
294 Bogen Schmirgelpapier.
246 Pfund Soda und Seife.
2 724 Stück Besen.

Kosten für Material zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen	16 277 Thlr.
Arbeitslohn für das Putzen der Locomotiven	17 909 "
Kosten für Material und Arbeitslohn zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen	34 186 Thlr.

Speisung.

174 260 Ctnr. Cokes	} à Ctnr. durchschnittlich 9 Gr. 3,511 Pfg.	
565 006 " Steinkohlen		230 434 Thlr.
105 699 Cbkkss. Holz zum Anheizen, à Cbkkss. 1 Gr. 1,137 Pfg.		3 924 "
43 121 " Holzkohlen dazu, à Cbkkss. 2 Gr. 3,570 Pfg.		3 388 "
<i>Summa</i>		237 746 Thlr.

Gesammtkosten für Reparatur, Erneuerung, Umänderung, Geräte, Oelen, Schmieren, Verdichten, Putzen und Speisung	424 632 Thlr.
--	---------------

Im Durchschnitt

	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Oelen, Schmie- ren, Verdichten und Putzen.	Kosten für Material zur Speisung.	Gesammtkosten für Reparatur, Oelen, Schmie- ren, Verdichten, Putzen und Speisung.
für jede der in Benutzung gewesenen 93 Locomotiven	1 641,94 Thlr.	3 67,59 Thlr.	2 556,41 Thlr.	4 565,94 Thlr.
für jeden der 20 125 Dienstage	7,59 "	1,70 "	11,81 "	21,10 "
für jede der von den Locomotiven beschafften 303 866 Meilen	15,076 Gr.	8,375 Gr.	23,472 Gr.	41,923 Gr.
für jede der von den Locomotiven beschafften 12 275 848 Achsmei- len des Wagenzuges	3,732 Pfg.	0,835 Pfg.	5,810 Pfg.	10,377 Pfg.

XIX. Unterhaltung der Personen- und Güterwagen im Jahre 1867.

Reparatur sämmtlicher Braunschweigischen Wagen.																	
	Verbrauch an grösseren Ersatzstücken:											Kosten im Ganzen, incl. der Ausgaben für Räder und Achsen					
	Achskluppen.	Achspflannen.	Bufferhülsen.	Bufferstangen.	Bremsen.	Bocksitze.	Tragfedern.	Gummiringe.	Patentketten.	Thürschlösser.	Zughülsen.			für die Ersatz- stücke. Thaler.	für die übrige Reparatur. Thaler.	Einnahme für alte Materialien. Thaler.	Netto- kosten für Ersatz u. Reparatur. Thaler.
Personenwagen	62	60	24	2	—	—	6	110	8	—	21	—	—	914	35 110	174	35 850
Güterwagen	129	601	188	86	22	30	64	1 702	91	153	103	—	—	10 115	74 188	1 682	82 621
Personen- u. Güterwagen	191	661	212	88	22	30	70	1 812	99	153	124	—	—	11 029	109 298	1 856	118 471
Schmieren sämmtlicher Braunschweigischen und fremden Wagen.																	
Material: 59 995½ Pfund Rüböl etc. 17 610 „ Wagenschmier.											Arbeitslohn: 1544 Tagewerke.						
Antheil an den Kosten für Schmiermaterial zu den gemeinschaftlichen Wagen = 182 Thlr. 13 Gr. 3 Pfg.)															11 001		
Kosten für Material zum Schmieren = 10 168 „ 21 „ 9 „																	
Kosten für Arbeitslohn beim Schmieren = 650 „ — „ — „																	
Putzen sämmtlicher Braunschweigischen Wagen.																	
An Arbeitslohn 5 762 Tagewerke = 2 420 Thlr. — Gr. — Pfg.															2 602		
Das Material zum Putzen der Wagen auf hiesiger Station ist von den dazu bestimmten Arbeitern selbst gehalten und denselben vergütet; einschliesslich dieser Vergütung betragen die Kosten = 181 „ 27 „ 9 „																	
Kosten für Material und Arbeitslohn zum Putzen																	
Gesamtkosten für Reparatur, Schmieren und Putzen															132 074		
Im Durchschnitt														Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Schmieren.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Putzen.	
für jeden der in Benutzung gewesenen 124 Personenwagen														289,1 Thlr.	—	—	
für jeden der in Benutzung gewesenen 1429 Güterwagen														57,8 „	—	—	
für jede der in Benutzung gewesenen 369 Personenwagen-Achsen														97,2 „	—	—	
für jede der in Benutzung gewesenen 3045 Güterwagen-Achsen														27,1 „	—	—	
für jede der von den Braunschw. Personenwagen zurückgelegten 1 504 070 Achsmeilen														7,151 Pfg.	—	} 0,085 Pfg.	
für jede der von den Braunschw. Güterwagen zurückgelegten 7 701 594 Achsmeilen .														3,218 „	—		
für jede der von den Braunschw. und fremden Wagen auf den Braunschweigischen Bahnen zurückgelegten 11 996 316 Achsmeilen														—	0,275 Pfg.	—	

XX. Uebersicht der Betriebsverhältnisse seit Erbauung der Bahnen bis zum Ende des Jahres 1867.

Jahr.	Im Betriebe befindliche Bahnlänge			Beschaffte Nutzmeilen				Beschaffte Achsmeilen.	Frequenz					Brutto-Einnahme				Einnahme				Ausgabe (excl. der Zuschüsse zum Reservefonds)					Betriebsausgabe			Extrabaufonds.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
				auf der Schienenbahn		auf Landwegen mittelst Pferde.	im Ganzen.		im Ganzen.		pro Bahnzug.		aus dem Personenverkehr (excl. Gepäckfracht).	aus dem Güterverkehr (incl. Gepäckfracht).	Varia.	im Ganzen.	pro Meile der ganzen Betriebslänge und pro Jahr.	pro Nutzmeile.	pro Person und Meile.	pro Centner Gut und Meile.	für den Betrieb.		für Neubaugegenstände.	für fremde Zwecke.	Ablieferung an die Staatscasse.	im Ganzen.	pro Bahnmeile und Jahr.	pro Nutzmeile.	pro Achsmeile.	Einnahme			Ausgabe																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
																														mittelst Locomotiven.	mittelst Pferde.	Pers.-Meil.	Güterverkehr.	Achsen.	Personen.	Güter.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pfg.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							

Vergleichung des braunschweigischen
mit fremden Gewichten.

braunsch. u. preussisch.	französisch.	englisch.
1 Pfund.	0,5 Kilogr.	1,1023 Pfd.
1 Centner.	50 Kilogr.	0,9842 Ctr.
		110,23 Pfd.

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen
Gewichte.

französisch.	braunsch. u. preussisch.
1 Kilogr.	2 Pfund.
100 Kilogr.	2 Centner.

englisch.	braunsch. u. preussisch.
1 Pfund.	0,9072 Pfd.
1 Centner.	1,016 Ctr.
1 Tonne.	20,32 Ctr.

C. M ü n z e.

Eintheilung der braunschweigischen Münze.

Thaler.	Groschen.	Pfennige.
1	30	300
	1	10

Vergleichung der braunschweigischen mit fremden Münzen.

braunschweigisch.	preussisch.	französisch.	englisch.
1 Thaler.	1 Thaler	3,70 Franken.	0,1459 Pfund. 2,917 Schilling.
1 Groschen.	1 Silbergr.	12,33 Centimen.	0,0973 Schilling. 1,167 Pence.
1 Pfennig.	1,2 Silberpf.	1,233 Centimen.	0,116 Penny.

Vergleichung einiger fremden mit der braunschweigischen Münze.

französisch.	braunsch.
1 Franken.	0,27 Thaler oder 8,1 Groschen.

englisch.	braunsch.
1 Pfund.	6,854 Thaler.

D. Maasse für mechanische Leistungen.

In den vorliegenden Betriebs-Resultaten ist zu verstehen unter dem Ausdrucke:

Achsmeile	der Transport von 1 Wagenachse über die Entfernung von 1 Meile.
Personenmeile	" " 1 Person " " " 1 "
Centnermeile	" " 1 Centner " " " 1 "
Nutzmeile	" " 1 Zuge " " " 1 "

XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt

für das nicht im Staatsdienste angestellte Eisenbahn-Personal im Jahre 1867.

	Ständige Mitglieder der Classe				Zeitige Mitglieder der Classe					Ueberhaupt
	I.	II.	III.	in Summa	I.	II.	III.	IV.	in Summa	
Anzahl aller Mitglieder, welche Beiträge geleistet haben	285	537	240	1 062	794	200	411	2 865*	4 270	533 2
Anzahl aller Mitglieder, für welche Unterstützungen gezahlt worden sind, und zwar:										
Krankengeld	70	98	14	182	267	28	60	672	1 027	1 209
Sterbegeld	3	7	1	11	7	—	3	37	47	58
Pension	2	8	2	12	—	—	—	—	—	12
Wittwengeld	16	31	37	84	—	—	—	—	—	84
Waisengeld	10	21	21	52	—	—	—	—	—	52
<i>Summa</i>	101	165	75	341	274	28	63	709	1 074	14 15
<i>Einnahme:</i>										
Geleistete Beiträge Thlr.	3 113	4 684	1 702	9 499	2 078	514	547	8 689	11 828	21 327
Capitalzinsen Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 702
Gewinn beim Ankaufe von Landesschuldverschreibungen unter dem Nennwerthe Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 466
Varia Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Summa Einnahme Thlr.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 495
<i>Ausgabe:</i>										
Krankengeld Thlr.	555	537	48	1 140	1 420	182	222	2 896	4 720	5 860
Honorar für Aerzte und extraordinäre Verpflegung Thlr.	—	—	—	489	—	—	—	—	3 415	3 904
Sterbegeld Thlr.	54	105	12	171	105	—	30	370	505	676
Pension Thlr.	86	251	58	395	—	—	—	—	—	395
Wittwengeld Thlr.	288	510	519	1 317	—	—	—	—	—	1 317
Waisengeld Thlr.	162	266	186	614	—	—	—	—	—	614
Zurückgezahlte Beiträge Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Summa Ausgabe Thlr.</i>	1145	1 669	823	4 126	1 525	182	252	3 266	8 640	12 766
Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 729
Das Vermögen der Anstalt betrug ultimo 1866 . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102 510
Am Schlusse des Jahres 1867 daher Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117 239
Krankheitstage, nach Procenten von den gesunden Tagen sämtlicher Mitglieder	—	—	—	1,23	—	—	—	—	2,19	1,97
Sterbefälle, nach Procenten der lebenden Mitglieder . .	—	—	—	1,04	—	—	—	—	1,1	1,09

* Die Anzahl der zeitigen Mitglieder IV. Classe ist nach den Beiträgen festgestellt, wie wenn diese Mitglieder das ganze Jahr hindurch in Arbeit gewesen wären.

XXII.

Maass-, Gewichts- und Münztabelle.

A. L ä n g e n m a a s s.

Eintheilung des braunschweigischen Längenmaasses.

Meilen.	Ruthen.	Fuss.	Zoll.	Linien.
1	1625 1	26000 16 1	12 1	144 12

Vergleichung des braunschweigischen mit fremden Längenmaassen.

braunschw.	preussisch.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Fuss.	0,90922 Fuss.	0,28536 Meter.	0,93625 Fuss.	1 Fuss brschw. ist genau = $126\frac{1}{2}$ Paris. Linien.
1 Ruthe.	1,2123 Ruthen. 14,5475 Fuss.	4,5658 Meter.	4,993 Yard. 14,98 Fuss.	
1 Meile.	0,985 Meilen. 1970 Ruthen. 23640 Fuss.	7,4194 Kilometer. 7419,4 Meter.	4,61 Meilen. 8114 Yard. 24342 Fuss.	
				1 Meile braunschw. ist = 1 deutschen oder geographischen Meile, wovon 15 einen Aequatorialgrad ausmachen.

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen Längenmaasse.

preussisch.	braunschw.
1 Fuss.	1,0998 Fuss.
1 Meile.	1,015 Meilen.

französisch.	braunschw.
1 Meter.	3,504 Fuss.
1 Kilometer.	0,1348 Meilen.

englisch.	braunschw.
1 Fuss.	1,068 Fuss.
1 Meile.	0,217 Meilen.

B. G e w i c h t.

Eintheilung des braunschweigischen Gewichts.

Centner.	Pfund.	Neuloth.	Quint.	Halbgramm.
1	100 1	10 1	10 1	10